

Gazeta dos Caminhos de Ferro

5.º DO 27.º ANNO

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

NUMERO 629

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

Proprietario-director
L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor
Antonio Carrasco Bossa

Redactores effectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros
Secretario da Redacção: **Alexandre Fontes**, Official do Exerçito

COMPOSIÇÃO
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
IMPRESSÃO
Centro Typographico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 1 de Março de 1914

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

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Aviso ao Publico: 4.ª ampliação á tarifa especial n.º 3 (P. V.). Aviso ao Publico: 10.ª ampliação á tarifa especial interna n.º 8 (P. V.). Aviso ao Publico: Ampliação provisoria á tarifa especial interna n.º 17 (P. V.).

SUMMARIO

	Paginas
O Porto de Lisboa, por J. Fernando de Sousa.....	65
Alguns livros, por Mello de Mattos.....	66
Parte Official: — Ministerio do Fomento. — Portaria autorizando a exploração da carreira da Estrella, da C. C. de F. de Lisboa.....	69
O paquete «Orduña».....	59
Ligações franco-hespanholas, por J. Fernando de Sousa.....	70
A pontualidade nos combolos.....	71
Viagens e transportes.....	72
O contracto dos electricos.....	73
Altitudes das linhas ferreas.....	74
Linhas Portuguezas. — Linha de Portalegre. — Beira Alta.....	75
Attentados ferro-viarios.....	76
A situação economica e financeira do Brasil.....	76
Parte financeira.....	76
Carteira dos Accionistas.....	76
Boletim Commercial e Financeiro.....	77
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	77
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	78
Linhas estrangeiras. — Hespanha.....	78
Companhia Através d'Africa. — Relatorio.....	78
Desastres nos caminhos de ferro.....	79
Arrematações.....	80
Agenda do Viajante.....	80
Horario dos combolos.....	80

O porto de Lisboa

Pelo Sr. Antonio Maria da Silva foi apresentado ha dias na Camara dos deputados um projecto de lei autorizando o Governo a levantar até 5:000 contos (oito ou quantia equivalente) para serem applicados em obras e melhoramentos no porto de Lisboa. A importancia d'este para o trafego dos nossos caminhos de ferro leva-nos a dar ideia resumida d'esse projecto.

No relatorio que precede o projecto recorda-se summariamente a historia das obras e exploração do porto.

Desde que em virtude da lei de 11 de março de 1907 a sua administração foi confiada a um conselho, delegado do Governo, diversos melhoramentos tem sido n'elle introduzidos, como foram a elevação da superficie coberta de armazens de 14.000^m² a 40.000, a substituição do *enclave* de Santa Apolonia por caes acostaveis, a aquisição de dois rebocadores, uma draga e guindastes electricos e finalmente a adjudicação da obra da adaptação da doca de Alcantara e prolongamento do molhe de oeste da de Santos, que deixará mais 2.500 metros de caes acostaveis.

Os seguintes dados estatisticos dão noticia do incremento que tem tomado o trafego:

	N.º de navios	Toneladas de arqueação
1870	2:461	632:344
1900.....	2:772	3.612:051
1910.....	3:541	8.117:282

Emquanto o augmento annual da tonelagem foi de 99:000^t no primeiro periodo, elevou-se a 450:000 no ultimo decennio.

Quanto ao movimento de mercadorias, o quadro synoptico seguinte mostra o seu crescimento. Os numeros que n'elle figuram representam milhares de toneladas.

Mercadorias descarregadas

	Commercio estrangeiro	Ultramar	Pequena cabotagem	Total
1905 .	1:013	56	47	1:117
1910 .	1:181	76	68	1:325
1911..	1:200	75	59	1:333

Mercadorias carregadas

	Commercio estrangeiro	Ultramar	Pequena cabotagem	Total
1905..	263	57	87	407
1910..	447	76	83	606
1911..	408	74	85	567

No quinquennio de 1905 a 1910 houve o augmento medio annual de 41:600 toneladas descarregadas e 40:000 carregadas: total 81:600. Em 1911 houve o augmento de 8:000 na descarga e a diminuição de 61:000 na carga: diminuição final 53:000. Esse anno accusa pois uma depressão notavel em relação ao anterior.

O crescimento da tonelagem de arqueação foi incomparavelmente superior ao da de mercadorias, o que mostra o accentuado caracter do porto d'escala que reveste o porto de Lisboa. Faz-se sentir n'elle a escassez de caes acostaveis, reconhecendo-se a necessidade de varias obras para o completar e aperfeiçoar.

Prevê pois o projecto o dispendio de 5:000 contos nas seguintes obras:

Modificação, já contractada e em execução, do doca de Alcantara e molhe oeste da de Santos.....	1:000 contos
Construção do molhe leste d'esta doca...	1:600 »
3.ª secção do porto — Santa Apolonia ao Poço do Bispo	1:300 »
Obras no caes da Alfandega, material d'equipamento, instalações para carvão e obras complementares	1:100 »

Fixa-se o juro maximo de 5,75 % para o emprestimo e impõe-se a amortização em 50 annos, indicando-se a annuidade de 309:869\$, para cujo pagamento são suffcientes as receitas liquidas.

Foram estas de 168 contos em 1907-1908 e subiram gradualmente até attingirem 307 em 1912-1913. Tomando por base a media de 260 contos dos ultimos dois annos e contando com o crescimento medio annual de 5 %, calcula o projecto a receita liquida de 1913-1914 em 273 contos e a de 1920-1921 em 384. Como a annuidade não attinge desde logo o maximo, pois a emissão é prevista por series, a primeira de 2.000 contos para tres annos e as outras tres de 1:000 em annos successivos, é sempre excedida pela receita liquida, ficando um saldo para obras urgentes não comprehendidas no plano.

Os calculos do projecto careceriam de correcção, pois sendo o emprestimo previsto em oiro, o mesmo se deve fazer à annuidade, que não pôde ser confrontada com a receita liquida sem ser augmentada do agio do oiro, o que diminue sensivelmente os saldos.

Se em principio merece approvação o projecto, não se segue por isso que não haja de soffrer profundas modificações.

Parece-me excessivo o dispendio proposto. Para o molhe leste de Santos pedem-se 1:600 contos. Ora a commissão de 1905 propoz um simples molhe de protecção não acostavel, que, rectificando a margem, evite os enlodamentos. Esse molhe, preconizado por Adolpho Loureiro na sua monumental monographia dos *Portos marítimos de Portugal* é por elle estimado em 400 contos, que sendo em oiro, representam actualmente mais de 470.

Pois feita a 3.^a secção e transformada a doca de Alcantara, não haveria extensão bastante de caes acostaveis?

Não valerá a pena, onde tanto abundam necessidades e escasseiam recursos, dar outra applicação mais urgente aos 1:200 contos economizados?

Para evitar os enlodamentos da doca de Santos é tão efficaz o simples molhe de protecção, como o acostavel.

Os dados estatísticos atraz reproduzidos, accusando nos ultimos seis annos um augmento medio annual de 36:000 toneladas nas descargas e 16:000 nas cargas, mostram que o accrescentamento de cerca de 3 kilometros de caes acostaveis attende às necessidades do porto, mesmo contando com a atracação de maior numero de navios.

Supponha-se que dentro de dez annos se torna preciso transformar o molhe leste da doca de Santos para o tornar acostavel.

Os juros dos 1:200 contos economizados representam cerca de 700 contos, quantia muito superior ao excesso de custo da obra resultante da existencia do modesto molhe de protecção. A essa economia ha que juntar o lucro realzado pela applicação immediata de tão avultada quantia a outras obras productivas do fomento nacional.

Outro reparo suggere o projecto.

Destinaram-se n'elle 1:100 contos para obras no caes da Alfandega, material de equipamento, etc.

Nem uma linha de justificação se encontra no relatorio para aquellas obras, que não são especificadas, nem sequer esboçadas.

Que obras são essas? Trata-se acaso de aproveitar para o trafego geral do porto o unico local onde pôde ser installada a estação fluvial do Sul e Sueste? Porventura houve até agora revogação da portaria, que em harmonia com todas as indicações e pareceres dos competentes, desde a origem dos estudos do plano do porto, designou aquelle local para a estação?

Foi ouvida a Administração dos caminhos de ferro do Estado?

Tão pouco importante é o serviço, em Lisboa, de uma rede que em breve excederá 1:100 kilometros, para que eternamente se lhe destine a miseravel barraca em frente do torreão occidental da Praça do Commercio!

Uma portaria de 1904 poz termo à questão, delimitando o terreno reservado para o caminho de ferro e mandando-o entregar à Direcção do Sul e Sueste.

Já é flagrante irregularidade a construcção da estacada, barracas e pilones, que alli se tem feito ultimamente menosprezando essa resolução.

E o mais curioso é que os promotores da campanha de 1906 contra a estação, que invocavam as sagradas exigencias da esthetica não a sentem agora affrontada pelas humildes barracas recentemente erigidas.

Fez-se o maximo que se poderia fazer para conciliar todos os interesses, installando a pequena velocidade nas docas do Jardim do Tabaco e Santo Amaro. No terrapleno da Alfandega basta occupar o necessario para a grande

velocidade, podendo o desembarcadouro fluctuante ser utilizado pelo serviço geral de passageiros do porto correlativamente com o do caminho de ferro e ficando o resto do terrapleno contiguo à doca para o trafego d'esta e do seu molhe occidental, que tantos annos esteve desaproveitado.

O que é inadmissivel é que, sem uma palavra de justificação, nem a sombra de um esclarecimento, se pretenda resolver uma questão de alta importancia, annullando levisana ou capciosamente decisões governamentais anteriores, baseadas no parecer dos competentes e em observado estudo da questão.

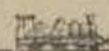
Sal-o melhor juizo e na falta d'esclarecimentos que no projecto deviam figurar e se não encontram, parece-me que aquellos 1:100 contos podem soffrer consideravel redução.

Se fôr votada uma verba de 3:000 contos para o porto, completar-se-ha a doca de Alcantara e o molhe oeste da de Santos, proteger-se-ha esta dos assoriamientos, far-se-ha a 3.^a secção do porto, adquirir-se-ha o material necessario.

Ficarão ainda cerca de 2:000 contos livres para outras obras de fomento necessario, ou para boa parte do dispendio com a transferencia do Arsenal para a margem esquerda, o que permite completar a avenida marginal e desafogar a rua do Arsenal.

Poderei estar em erro acerca do assumpto, para que me falta competencia, mas invoco, a abonar o meu juizo, a auctoridade do eminente engenheiro que estudara a fundo tudo quanto respeitava às obras do porto. Formulando objecções e reparos, procuro contribuir para que a questão seja estudada attentamente, como a sua importancia exige.

J. Fernando de Souza.



ALGUNS LIVROS

(019.41)

Não tem sido possivel dar noticia de alguns livros lidos de relance n'alguma hora em que não se impõe o serviço official e em que se não colhem subsidios escriptos para bem desempenhá-lo.

Será breve e rapida a resenha que se fará, e, para não desinteressar o leitor, que se preocupa com questões technicas, começar-se-ha por um numero do *Brasil Ferro-carril*, revista quinzenal que ha quatro annos se publica no Rio de Janeiro. In-folio a tres columnas de impressão com vinte paginas, trata de caminhos de ferro principalmente, mas não deixa de se importar com estradas, portos de mar, finanças, minas, e até com aviação.

Não é, todavia, para dar conta d'esta revista-technica que a ella se faz referencia.

No numero que temos presente lê-se a passagem seguinte.

De uma correspondencia especial para os nossos collegas da «Gazeta de Noticias» extrahimos a seguinte noticia, que, a ser verdadeiro o programma que encerra, modificará sensivelmente as relações commerciaes sul-americanas com Portugal, que ficará quasi isolado e portanto muito prejudicado.

Eis o texto da correspondencia da «Gazeta»:

«Por ocasião da viagem do Presidente da Republica à Hespanha, fallou-se novamente do projecto da estrada de ferro incorporada ao novo protocollo official da conferencia d'Algeciras, onde foi elle apresentado pela França e pela Hespanha e que punha o Brasil a oito dias de Paris pelo Nordeste da Africa (Marrocos, Senegal e Guiné Inglesa), diminuindo a travessia do oceano. O itinerario d'esse projecto é o seguinte: Paris-Gibraltar; travessia do estreito em vapores eguaes aos que atravessam a Mancha, de Calais a Douvres; chegada a Tanger; continuação da viagem pela via ferrea de Tanger a Rio-de-Oro, atravessando todo o Marrocos; de Rio-de-Oro a S. Luiz, Dakar e Bathurst.

Segundo calculos serios, este trajecto poderia ser feito em

cinco dias. A travessia do oceano, de Bathurst a Pernambuco, seria feita em tres dias por meio de navios de uma media de 18 nós.

Seja um total de oito dias de viagem de Paris ao Brasil, em vez de 15 e 20 dias.

O Rei Affonso XIII, que se interessa muito por este projecto, que dá uma nova importancia economica á Hespanha, como paiz de transitio, favoreceu a creação de um comité de estudos, composto de engenheiros francezes e hespanhoes e presidido pelo Marquez de Comillas.

Este projecto foi causa de conversas em Madrid entre os dois chefes de Estado e os dois chefes das cancellarias franceza e hespanhola, a proposito de varios interesses da entente franco-hespanhola.

Convem notar que nos meios portuguezes o dito projecto encontra o descontentamento geral. Elle isolará Lisboa, Leixões e Madeira, que perderão grande importancia commercial, segundo observou o *Petit Parisien*. Por outro lado as relações entre os paizes sul-americanos e Portugal diminuirão muito.

Na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* em tres numeros consecutivos fallou-se largamente do assumpto em 1910 e 1911, (1) mas a imprensa diaria de Lisboa nem deu por isso.

Desconfiando que havia illusão no perigo que apontavam para Lisboa os artigos alludidos, em 6 de fevereiro de 1911, na Sociedade de Geographia de Lisboa, fazia-se uma communicação subordinada ao titulo «Um concorrente do porto de Lisboa que é para recear» e alli se dizia:

«Lembre-mo-nos sempre que a propaganda a favor do lbero-Afro-Americano não ha-de afrouxar, e se por em quanto produziu um trabalho onde é facil divisar os erros, em breve elles hão-de ir desvanecendo-se ou occultando-se debaixo de phrases bem arredondadas em novas publicações».

As linhas que acabam de transcrever-se, provam exuberantemente que a campanha do I. A. A. continua e que se procura interessar n'ella os chefes das duas unicas nações que lucrariam com o empreendimento.

Não valeria a pena que nos não descuidássemos, offerecendo uma zona franca ás mercadorias brasileiras no porto de Lisboa?

Até com sacrificio deveríamos interessar o commercio brasileiro no desenvolvimento do porto de Lisboa; deveríamos avantajá-lo em regalias ás das outras nações a marinha commercial brasileira.

Quando assim procedéssemos, teríamos a certeza de que o lbero-Afro-Americano não encontraria echo do outro lado do Atlantico, senão quando fosse um d'estes factos que se impõem impreterivelmente, por serem a unica solução de um problema de que depende o progresso humano.

Por enquanto é uma phantasia que só tem por effeito prejudicar a corrente commercial que se desenha em favor do porto de Lisboa e que lhe não augmenta o trafego tanto quanto seria para desejar.

De certa personagem da historia romana se conta que só pensava em destruir Carthago, e com o estribilho *delen-da quoque Carthago*, passou á historia.

Em lugar de palavras, como o velho Catão, procuremos demonstrar, por meio de factos, que a cada tentativa de resurgimento do I. A. A., nós sabemos responder com uma vantagem dos nossos portos de Lisboa e de Leixões em favor do Brasil e da Argentina, e assim occuparemos o lugar que nos distribuiu mui acertadamente o grande geographo Eliseu Reclus, na sua obra magistral «Nouvelle Géographie Universelle» onde prevê para nós um futuro marítimo maior do que o de Hamburgo.

Mas não será tudo o que fica escripto mais uma «vox clamantis in deserto»?

—A seguir, por ordem de recepção, vem a «Statistique des chemins de fer français au 31 décembre 1911».

Publicado nos fins do anno passado, este volume referente ás linhas de interesse geral francezas não desmere-

ce d'aquelles que o precederam e de que se tem dado noticia na Gazeta.

As 544 paginas repletas de algarismos, provam que em 1911 se exploravam mais 1.738 kilometros que no anno anterior, mas pouco se ampliou a rede, pois que o total do construido e em construcção em 1910 era de 55:677 kilometros, e apenas mais 117 no anno seguinte.

Quanto ao effectivo do pessoal em 1911 contam-se mais 10:689 pessoas do que no anno anterior, com mais 594 machinas e 12:021 carruagens e vagões.

O total dos passageiros attingiu 511.096:490, ou mais 2.448:303 do que no anno antecedente.

Bastam os algarismos apontados para evidenciar o desenvolvimento que continuam tendo em França os assumptos ferro-viarios, e ainda quanto conviria que as nossas estatisticas se moldassem pela que organiza o ministerio das obras publicas n'aquelle paiz.

Enfadonha como é a leitura de estatisticas para a maioria d'aquelles que procuram as conclusões sem se darem ao trabalho de as tirarem por si proprios, proporciona contudo gratos instantes de gozo intellectual áquelles que as compulsam sem ideias preconcebidas.

Mas resumir em artigo um trabalho d'esta natureza só o póde fazer quem possui primores de estylo, ou quem se dispõe a apurar a paciencia dos leitores, como o fez nos dois ultimos, aquelle que isto escreve.

Por isso n'este limita-se a dar uma succinta ideia d'este novo volume de estatistica, passando já a referir-se a um trabalho historico ha poucos dias publicado.

—«A Conspiração de 1817, Gomes Freire» é o titulo do livro de que já fallaram escriptores de nomeada e que deveu elogiosas referencias a jornalistas da envergadura do Sr. José de Alpoim.

E' uma figura singular da historia do começo do seculo XIX, a do tenente-general Gomes Freire de Andrade e Castro.

Combatido por uns, que o accusam com a acrimonia das paixões politicas sempre injustas, é por outros considerado como a personificação de uma patria que procura regenerar-se e engrandecer-se.

Pinheiro Chagas narrando a conspiração escreve «apesar das suas elevadas qualidades militares e dos serviços que prestou á nossa patria, o nome de Beresford ficou manchado para sempre com a nodoa do assassinio legal; apesar de todos os erros que podesse ter commettido, Gomes Freire ficou tendo o prestigio que aureola a frente das victimas do despotismo, dos martyres da liberdade». (1)

Mas a par d'estas palavras tão imparciaes, nem sequer uma referencia se encontra ao papel que os governadores do paiz representaram na tragedia de 18 de outubro de 1817.

E contudo, a avaliar pelo que escreve o Sr. Raul Brandão, devia ser temeroso, por injusto, o que praticou D. Miguel Pereira Forjaz, algoz occulto do seu proprio sangue.

Beresford, rigido militarão, só conhecendo a ordenança e a applicação das varadas a ponto tal que na Beira Baixa ficaram na terminologia familiar, devia desprezar os *Senhores do Rocío*, como parece que depreciativamente chamava aos governadores.

Figuras apagadas na administração das coisas publicas, os Marquezes de Borba e de Olhão e o conde de Peniche, faziam lembrar no conselho da regencia, os peixes vermelhos; eram apenas ornamentaes. Ricardo Raymundo Nogueira, no dizer do general Foy, foi um dos redactores da Constituição, que, por incitamento de Junot, foi pedida a Napoleão I conjunctamente com um rei. Não admira pois que subserviente com Junot, o fosse mais tarde com Beresford e, com boas razões, se attribue ao seu profundo conhecimento da lingua ingleza a nomeação para o governo da

(1) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 551, 552 e 553.

(1) *Historia de Portugal*, 3.ª ed. 8.º volume p. 150.

regencia. Erudito, de fluente exposição como lente das cadeiras de instituto e de direito patrio na Universidade de Coimbra, não parece que fosse um homem fadado para os trabalhos da administração publica. Devia ser um timorato perante os que lhe batessem o pé, os que se impo- sessem.

Depois a serie de subterfugios juridicos que se divi- sam no processo, cuja sentença vem publicada na integra no livro do Sr. Brandão ⁽¹⁾ bem pôde ser obra dos desembargadores que a subscvem em 15 de outubro e a jul- gam em appellação dois dias depois, mas não entraria n'ella a technica do Dr. Ricardo Nogueira?

O advogado Philippe Arnaud de Medeiros, que apenas pôde folhear o processo, é nomeado defensor officioso de 18 accusados. Era preciso salvar as formulas juridicas, mas nem tamanho é o escrupulo, quando os juizes que sentenciaram apreciam a sentença proferida e assignam os accordãos da relação pela mesma ordem em que figu- ram no documento appellado.

O curto prazo de que dispoz Philippe Arnaud não obsta a que em 1820 publique uma «allegação de facto e de direito» que pena é que o Sr. Raul Brandão apenas a aponte na bibliographia com que termina a sua obra.

E' suggestiva a forma como Philippe Arnaud classifica as culpas, chamando a uns réos «projectistas até ao tempo da associação do denunciante»... «Temos réos fabricado- res d'esses papeis que o denunciante foi apresentar e que pela primeira vez appareceram na vespera da denuncia, como se declara na mesma denuncia. Temos réos que se associaram innocentemente, mas que depois, pôde-se di- zer, tiveram algumas noticias de sinistras intenções, não tendo porém momento algum com que podessem denun- ciá-las. E temos, enfim, réos que nada souberam nem era possivel sabê-lo» ⁽²⁾.

Tamanho horror inspirou o processo da conspiração de 1817 e principalmente o supplicio de Gomes Freire, que sessenta e sete annos depois o visconde de Ouguella escrevia: «O tenente-general Gomes Freire de Andrade era a synthese d'esses soffrimentos, que minavam todos os membros corroidos da nação. Era o alvo de todas as invejas. Era a voz da patria, n'este estertor em que se debatia e agonizava um povo inteiro. Por isso foi martyr. Parecia talvez que ao torturarem aquella alma nobilissima e generosa, Portugal ficaria sujeito e submisso como o ultimo ilota dos banquetes de Esparta» ⁽³⁾...

«Ainda em 16 de outubro, continua o Visconde de Ou- guella, escrevia elle a seu primo Antonio de Sousa Falcão: «No caso que se não attenda aos embargos, então, peço- te que o lettrado faça um requerimento em meu nome, para que em vez de me enforcarem, me fuzilem. Quero a morte do soldado. Peço-te que ponhas n'isto toda a effica- cia possivel, que é a ultima vontade, que te pede um amigo verdadeiro, com o ultimo adeus» ⁽⁴⁾. Baldado pe- dido, derradeira illusão d'aquelle grande espirito! Quize- ram que a morte fosse affrontosa na força, e assim termi- nou a existencia um dos mais distinctos generaes portu- guezes. O illustre soldado subiu ao patibulo sereno e im- passivel. Proferiu algumas palavras. E' para crer que fo- ram as ultimas aspirações d'aquelle nobilissima alma, pela independencia e liberdade da patria. Mas os padres, que o acompanhavam, romperam em vozeria tão escan- dalosa e descomposta que não se poderam recolher as intenções solemnes e derradeiras do martyr... Todos os actores da cruenta tragedia receberam o premio do servi- ço. Mas a patria soube guardar-lhes os nomes execrandos, para os transmitir immorredouros às gerações futuras. Quizera e devera talvez deixar, aqui impressos os nomes

dos ignobeis judas d'este torpissimo martyrio. Mas a penna recusa-se-me a este sacrificio ⁽¹⁾.

O Sr. Raul Brandão affirma que Gomes Freire dissera: «Amei sempre a patria e nunca fui traidor. Perdoem-me todos, e vossês soldados, que fostes sempre a minha gente, continuem a servir a patria como sempre a serviram Por- tuguezes»... ⁽²⁾. Baseia-se, ao que parece, em uma carta de Antonio de Sousa Falcão; mas, infelizmente, não a pu- blica.

Pinheiro Chagas, na sua Historia de Portugal, narra assim aquelle facto: «quiz o general dizer o seu ultimo adeus á patria e á vida e dirigir aos soldados algumas palavras; mas, da mesma forma que os tambores abafa- ram a voz de Luiz XVI, assim os padres, rezando em altos gritos as suas orações, abafaram a voz de Gomes Freire ⁽³⁾.

Ora Antonio de Sousa Falcão não assistiu ao supplicio de seu primo, e certamente o unico que poderia insuspei- tamente referir-se ás palavras que pronunciase Gomes Freire seria o tenente-coronel Haddock; mas este certa- mente que o não fez, pois que teve que responder a con- selho de guerra pela forma como se comportou na execu- ção de quem envergara uma farda, que era n'aquella occasião substituida por uma alva de enforcado.

De facto, n'este drama, n'esta tragedia para fallar com maior rigor só dois Inglezes comprehendem o que signi- ficam as palavras compaixão e respeito para com um des- graçado. Um é o marechal de campo Archibald Campbell, que alimenta Gomes Freire e procura minorar-lhe as agru- ras do carcere, embora o não consiga, por lh'o vedarem os governadores do reino. A tal ponto se indigna com os tormentos que infligem ao prisioneiro, que pede a demis- são de governador do forte de S. Julião da Barra. Outro é o tenente-coronel Roberto Haddock, que o Marquez de Borba, o Dr. Ricardo R. Nogueira e Alexandre José Ferrei- ra Castello accusam em participação para a corte no Rio de Janeiro.

Em presença dos receios infundados do desembarga- dor Duarte Silva e da recusa em que insistiu este juiz- almoz para que o tenente-general se não despedisse de Mathilde de Mello, quão grande seria o asco de Haddock, por aquelle exemplar, que inspirou por certo o insulto que cuspiu contra nós lord Byron, ao mesmo tempo que contrapunha o *proud castilian* ao escravo luso.

No seu livro, o Sr. Raul Brandão quer attribuir a D. Miguel Pereira Forjaz as perseguições que soffreu Gomes Freire, tirando illações da carta de 2 de fevereiro de 1815 chamada «da prophesia» e para isso cita uma passagem da «Memoria sobre a conspiração de 1817» escripta por influencia de Beresford para attenuar a parte que teve na questão, como transcreve Pinheiro Chagas, do volume que lhe emprestara Francisco Zacharias de Araujo.

Occorre todavia perguntar, como é que o Marquez de Campo Maior tão facilmente se combinou com aquelle que pretendia arrancar-lhe o poder e os quarenta contos de soldo que se lhe pagavam annualmente para organizar o exercito portuguez, quando, a proposito da citada memoria, escrevia José Liberato Freire de Carvalho «Muito tem trabalhado o marechal Beresford para tirar de si esta no- doa indelevel, e para isso já mandou escrever um grosso livro ⁽⁴⁾.

O marquez, ou por outra Beresford, teve noticia da conspiração quando a ignorava o intendente geral de po- licia Dr. João de Mattos Barbosa de Magalhães, quando a desconhecia D. Miguel Pereira Forjaz, quando nem sequer desconfiavam d'ella os demais *Senhores do Rocio*.

Para que havia de ir partilhar da gloria da repressão

(1) No livro do Sr. Raul Brandão aquella passagem da carta de Gomes Freire differe n'algumas palavras do que acaba de ler-se. Obs. cit. p. 327.

(2) A conspiração de 1817 p. 333.

(3) Pinheiro Chagas, Historia de Portugal 3.ª ed. vol 8 pag. 148.

(4) Cit. por Pinheiro Chagas obra cit. p. 150.

(1) Raul Brandão — A conspiração de 1817 p. 219 a 272.

(2) Allegação cit. p. 49.

(3) Visconde de Ouguella. Os salões 1.ª série p. 44.

(4) Visconde de Ouguella. Os salões — Primeira serie — p. 50.

com quem elle sabia que só desejava perdê-lo no conceito do rei e da corte do Rio de Janeiro?

O Marquez de Campo Maior tinha as tropas à sua disposição, bem disciplinadas, os soldados sem receio do *triforjai*, como ainda hoje se diz na Beira ⁽¹⁾.

Para que havia pois de combinar-se com D. Miguel Pereira Forjaz, que procurara afastar o *Tartaro*, substituí-lo por certo? Não seria muito mais seguro denunciar a traição de D. Miguel e dos outros membros da regencia, dos *quatro mandarins*, como diz a «carta da propheta»?

Demais, em outubro de 1820, quando, de regresso do Brasil, Beresford recebe ordem do governo revolucionario para seguir para Inglaterra sem lhe consentirem sequer que desembarque em Lisboa, enraivecido sem duvida deve procurar saber o destino de D. Miguel Pereira Forjaz, que não era sequer incommodado pelo governo revolucionario ao passo que no soneto transcripto pelo Sr. Brandão fazem um crime aos Brasileiros por não terem assassinado Beresford.

«Mal hajam os amigos Brasileiros,

«Que vivo te deixaram n'esta lucta».

Bem possível é contudo que o marechal cedesse a um sentimento de prudencia; porque, a despeito dos largos annos de alliança, não sympathizamos em geral com o Inglez, quando nos dá ordens.

Receando algum levantamento popular, suppondo que algum conspirador escapando procurasse assassiná-lo e aos officiaes inglezes que commandavam as tropas, sabendo talvez que a conspiração tinha ramificações no norte do paiz, como se viu ser certo tres annos depois, preferiu Beresford que agissem os governadores, reservando-se o direito de os fazer caminhar a seu geito.

Estes, subservientes, medrosos, não podendo contar com o povo que empobreciam e que tributavam, acharam mais commodo submeterem-se; mas, como todos os espiritos servis, entendiam que só martyrizando os accusados é que adquiririam as boas graças do Bretão.

Sempre em epochas de perturbação os espiritos servis accusam e perseguem, para adquirirem as boas graças de quem manda; e na historia da conspiração de 1817, não faltam as denuncias falsas.

Será admissivel a hypothese que se contrapõe aqui áquella que aventa o Sr. Raul Brandão?

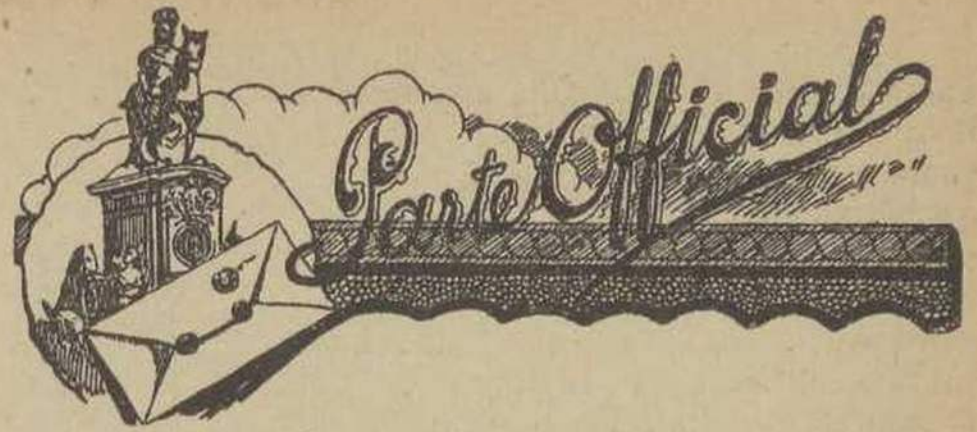
Pelo menos, tem visos de plausibilidade, quando se notar que um dos mais esclarecidos espiritos que produziu o seculo passado, escreven: «Mr. Graham era, ao menos physicamente, um poeta da força de oitenta cavallos, medida britannica; era um poeta de alta-pressão; era um poeta *warranted*, para me exprimir como os laconicos lettreiros de todas as peças de fazendas inglezas falsificadas». ⁽²⁾

Ainda sobre a banca de trabalho ficam alguns livros recentes de que se tencionava dar noticia, mas a paciencia do leitor deve estar exgottada; e com receio de meliorem a energia da penna que isto escreve como Herculano mediu o estro do poeta inglez atraz referido, promette-se tratar no proximo numero não de livros mas de assumptos technicos.

Mello de Mattos.

(1) É vulgar entre a gente do povo, na Cova da Beira, ouvir esta ameaça especialmente ás creanças: «se não estás quieto apañhas um *triforjai*». Deve ser corruptela das palavras *three, four, five*, que serviam para contar as primeiras varadas que se applicavam aos soldados delinquentes.

(2) Alexandre Herculano, *Lendas e Narrativas*, decima edição, tomo II, p. 300.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

2.^a Direcção

Tendo sido vistoriada pela Fiscalização Técnica do Governo e julgada em condições de ser explorada a linha de tracção electrica da Nova Companhia dos Ascensores Mecânicos de Lisboa, estabelecida entre a Praça Luis de Camões e o Largo da Estrêla pela Rua do Loreto, Largo do Calhariz, Calçada do Combro, Largo do Pogo-Novo, Ruas do Pogo dos Negros e S. Bento e Calçada da Estrêla, e entre o Largo da Estrêla e a Praça Luis de Camões pela Calçada da Estrêla, Rua dos Poiais de S. Bento, Largo do Pogo Novo, Calçada do Combro, Largo do Calhariz e Rua do Loreto: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Fomento, em presença do parecer da Administração Geral dos Correios e Telégrafos, que seja autorizada a Companhia referida a explorar a linha indicada, obrigando-se a cumprir as seguintes cláusulas especiais:

1.^a Completar a *raquette* no Largo da Estrêla, prevista no projecto aprovado, no prazo de sessenta dias, a contar da publicação desta portaria;

2.^a Suspender a exploração, quando lhe fôr indicado pela Direcção dos Serviços Técnicos da Administração Geral dos Correios e Telégrafos e durante o tempo necessario para que o Corpo de Bombeiros Municipais possa proceder á mudança do seu traçado de linhas telefônicas, existente na Rua dos Poiais de S. Bento;

3.^a Colocar um sinaleiro no cruzamento da Calçada da Estrêla, Rua dos Poiais de S. Bento e Rua de S. Bento.

Paços do Governo da Republica, em 23 de Fevereiro de 1914.
— O Ministro do Fomento, *Aquiles Gonçalves Fernandes*



O paquete "ORDUÑA,"

Veiu no dia 25 ao Tejo, na sua primeira viagem de Liverpool para a America do Sul, o novo vapor «Orduña» da companhia *Pacífico*.

A frota d'esta Companhia é hoje uma das mais importantes que singram os mares, constando de 4 paquetes, como este, de 15:600 toneladas, dos quaes um está concluindo a sua construcção, 3 de 10 a 12:000 toneladas, 4 de 8 a 9:000 toneladas, 8 de 5 a 6:000 toneladas, 9 de 4 a 5:000 toneladas e 10 de tonelagens inferiores, além de 5 pequenos barcos, sommando uma tonelagem total de 243:000 toneladas, em 38 paquetes e 4 vapores.

Todos estes paquetes, salvo sete, dos menores, são providos deapparelhos telegraphicos Marconi, e os 21 principaes tem apparelhos submarinos para signaes em caso de sinistro.

O «Orduña» foi lançado ao mar no dia 2 de outubro do anno findo, tendo sido construido pela casa constructora Harland & Wolff Ltd., de Belfast.

Mede 174.^m20 de comprimento e 20.^m42 de bocca, e tem 15:600 toneladas de registo bruto, tendo sido planeado especialmente para o serviço da Companhia do Pacífico entre a Europa e as costas Oriental e Occidental da America do Sul, e dispondo de alojamentos para 1:100 passageiros, e capacidade para carga, com todos os ultimos aperfeiçoamentos.

Este paquete é construido com excepcional solidez, tendo duplo fundo em toda a extensão, dividindo-se em dez compartimentos estanques, e tres helices.

Logo á entrada, por qualquer das cobertas que esta se faça, a impressão do visitante é muito agradável, pela vastidão que se nota em todas as *decks* e que, no seguimento da visita, se vae achando em todas as installações,

BRINDES RECEBIDOS

Recebemos e agradecemos os lindos calendarios de parede que nos foram offerecidos pela conceituada Companhia de Seguros «A Lusitana».

salões, escadas, camarotes, corredores, por toda a parte. O salão de jantar da primeira classe, situado na primeira coberta, abrange toda a largura do vapor. É moldurado e acabado em branco e ouro, estylo Luiz XVI, e comportará 169 passageiros, tendo annexa uma pequena sala de jantar para 33 crianças.

O de fumo, da mesma classe, na tolda, é apainelado, em carvalho, segundo o estylo inglez antigo jacobeano. Tem uma cupula ao centro, e um artistico fogão de sala.

Na tolda ficam a varanda da primeira classe, o salão de senhoras ricamente mobilado de mogno, ornamentado com uma artistica lampada-repuxo ao centro.

Ha tambem a bordo um gymnasio muito completo e uma casa de recreio para crianças, além de escriptorio de informações, cabelleireiro, paiol de armamento, camara escura para photographia, uma lavandaria moderna, etc.

Os camarotes de primeira são situados na tolda e na segunda coberta, tendo todos leitos muito confortaveis. Todos os quartos teem lavatorio fixo, com agua corrente, devendo notar-se que ha um grande numero de camarotes para uma pessoa só, e os restantes camarotes na primeira classe teem apenas dois leitos, apesar de alguns terem beliches superiores, systema Pulman, para conveniencia das familias. Nenhum dos camarotes de segunda classe tem mais de tres beliches, tendo uma grande parte d'elles apenas um ou dois beliches. Ha tambem camarotes convenientemente mobilados, para os creados dos passageiros.

A sala de jantar da segunda classe, na primeira coberta, é tambem a toda a largura do paquete, comportando 178 logares. O respectivo salão de fumo, na extremidade da popa da coberta, é elegantissimo, bem como o salão de senhoras, em madeira de sycomoro e mogno, com estofos *moquette*.

Os camarotes de segunda são no mesmo genero dos de primeira classe, com camas de ferro.

A classe intermediaria consta de sala de jantar para 148 passageiros, sala de recreio e camarotes, convenientemente mobilados e em uma boa posição do vapor, sendo esta classe muito confortavel.

A accommodação para passageiros de terceira classe é muitissimo boa, segundo os regulamentos do «Board of Trade» inglez, e da lei hespanhola.

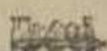
Os aparelhos de governo do paquete são do ultimo typo da casa Harland & Wolf, e a bordo ha o numero sufficiente de barcos salva-vidas para receber todas as pessoas a bordo.

Profusa installação de luz electrica, telegraphia sem fios, além de instrumentos combinados para signaes, semaphoros e de Morse.

O «Orduña» é hoje o maior paquete no serviço entre a Europa e a costa occidental da America do Sul.

Mais dois paquetes eguaes ao «Orduña» estão sendo construidos para a Companhia do Pacifico, os quaes serão denominados «Orbita» e «Orca».

Os representantes da empresa em Lisboa, os Srs. E. Pinto Basto & C.^ª, convidaram varias pessoas e a imprensa para uma visita ao vapor, amabilidade que, pela parte que toca ao nosso jornal, agradecemos.



Ligações franco-hespanholas

A necessidade de investigações um pouco demoradas e a falta d'ensejo para as effectuar, tem demorado a conclusão do estudo, que empreendi, sobre o estreitamento da via peninsular e que espero levar brevemente a cabo. Entretanto algum interesse merecerá o que se está passando em Hespanha, relativamente a novas ligações com a rede franceza.

É sabido que, além das communicações maritimas pelo

Atlantico e Mediterraneo entre portos francezes e hespanhoes, e das duas grandes linhas internacionaes de via dupla, que atravessam a fronteira terrestre em Irun e Cerbère, está em construcção muito adeantada a linha de Jaca a Canfranc que por Oloron estabelece a communicação de Madrid com Pau.

Além d'esta, mais duas ligações transpyrenaicas foram accordadas entre os dois governos: a de Ripoll-Puygcerdá, que está sendo construida pelo Estado, por não ter havido quem tomasse a concessão, devendo vir de Aix-les-Thermes o troço francez correspondente; e a de Noguera-Pallareza, que passando ao poente do Valle de Andorra irá entroncar em Saint-Girons, dando uma communicação directa entre Lerida e Toulouse. Esta ultima linha, apenas começada, terá tambem que ser construida pelo Estado, por falta de concessionario, em satisfacção do compromisso tomado.

D'essas tres linhas em construcção, uma apenas, a de Canfranc, parece destinada a assumir certa importancia.

O estreitamento de relações entre os dois vizinhos e a conveniencia, para a França, de se assegurarem as maximas facilidades dos transportes das suas tropas, de ou para Marrocos, através da Hespanha, fez surgir a aspiração, ou porventura o secreto accordo para a construcção de uma linha com via de 1^m,44 entre Algeciras e a fronteira franceza. Foi talvez esse proposito que fez surgir a ideia da via normal Irun-Madrid-Algeciras e determinou o notavel estudo do problema feito pelo illustre engenheiro director do M.-Z.-A. e de que os leitores da *Gazeta* teem já conhecimento.

Pouco antes da queda do governo liberal, presidido pelo conde de Romanones, foi por elle apresentado um projecto de lei auctorizando o emprego da via franceza na linha internacional de Zuera a Oloron, mais conhecida pela linha de Canfranc.

O projecto refere-se ás difficuldades e encargos do estreitamento das linhas hespanholas, mas julga provavel que mais cedo ou mais tarde será inevitavel, propondo a titulo d'ensaio desde logo a modificação da referida linha. Tem apenas tres artigos; no primeiro auctoriza-se a substituição da via de 1^m,67 pela de 1^m,44 na parte hespanhola de Arañones a Zuera; no segundo estatue-se que as modificações necessarias no convenio internacional de 16 de janeiro de 1909, serão feitas mediante accordo com a França, e no terceiro deixam-se as alterações a fazer na concessão da linha de Huesca a França na parte de Turuñana a Canfranc e no ramal de Zuera a Turuñana para um convenio entre o Governo e a companhia concessionaria.

Compreende a linha, desde Zuera, na de Zaragoza a Barcelona, 41 kilometros em construcção desde esse ponto de bifurcação até ao de Turuñana na de Huesca a Jaca; mais 85 kilometros em exploração entre Turuñana e Jaca e 29 kilometros em construcção de Jaca á fronteira: total 155 kilometros com via de 1^m,44, em contacto e portanto com trasbordo em Zuera e Turuñana nas suas relações com o resto da rede.

No interessante hebdomadario da especialidade *Los transportes ferro-viarios*, no qual encontramos os elementos para esta noticia, observa-se, com razão, que haverá que suspender as dispendiosas obras da estação internacional de Arañones e effectuar as que as substituam nas de Zuera e Turuñana, devendo-se ainda modificar o regimen aduaneiro, de modo que os comboios internacionaes façam as suas operações em alfandegas interiores n'aquellas duas estações.

Se este projecto tivesse tido seguimento, exigiria a logica que igual providencia fosse tomada para as linhas de Ripoll-Puygcerdá e Noguera-Pallareza, ficando mais duas estações interiores de trasbordo em Ripoll e Lerida.

Pela mesma occasião era apresentado outro projecto de lei para a concessão de uma linha de Caminreal, na de

Catalayud a Valencia, a Zaragoza, com a subvenção kilometrica de 60:000 pesetas e o adeantamento reembolsavel de 15:000.

Esta concessão tinha em mira assegurar a ligação da linha de Canfranc com Valencia. Embora no projecto se não prescrevesse a via de 1^m,44, era essa provavelmente a que se tinha em mira, desde que a linha era apresentada como prolongamento da de Canfranc e para esta se propunha na mesma occasião a via franceza.

Haveria pois que estabelecer esta entre Zuera e Zaragoza para a levar sem interrupção até Caminreal. Ficaria ainda todo o extenso troço de Caminreal e Valencia, para transformar, afim de ter a linha continua de 1^m,44 entre Valencia e a fronteira. Não ficaria porém assim resolvido o problema da ligação directa de Marrocos por Algeciras com a França, e para o Central de Aragão surgiriam todos os embaraços que ao trafego nacional crearia a differença de via.

Apesar de enormes difficuldades que esse proposito de unificação suscitaria e que a valiosa monographia do Sr. Maristany evidenciou, outras tentativas surgem em Hespanha para lhe abrir caminho.

Assim a *Real Orden* de 17 de janeiro ultimo ordenou o estudo, com toda a urgencia, de um caminho de ferro transpyrenaico de Madrid ao ponto da fronteira franceza que mais adequado se julgue á ligação rapida e directa com a rede franceza. A linha será projectada com tracção electrica e via dupla, tendo-se ainda em conta que deverá ser explorada pelo Estado para constituir eschoia de pessoal para os casos de guerra, greves, perturbações de ordem publica, etc.

E' certo que se trata apenas da elaboração de um projecto, da qual á realizção vae longe, pois os 500 kilometros a construir e explorar com tracção electrica representariam enorme dispendio. Iria essa linha a Canfranc por Soria e Sangüesa, ou seria outro o ponto de passagem na fronteira? Adoptar-se-hia para ella a via de 1^m,44?

Como antecedentes d'esse projecto recordam *Los transportes ferreos* a linha do *Grande Central* por Soria e Castejon; a lei de 1894, que promovia a construcção de uma linha de Soria por Castejon a Sangüesa; a lei mais recente subvencionando a linha de Soria a Castejon.

Contra esse projecto manifestou-se Zaragoza, que pretende que pela collocação do terceiro carril de Zuera a Zaragoza, seja essa estação a do trasbordo internacional e pela construcção da linha para Caminreal se assegurem as suas communicações mais directas para Valencia.

Arcará a Hespanha com a colossal e onerosissima empresa da transformação da sua rede, começando por gastar centenas de milhões em novas linhas internacionaes, além das que já tem em exploração, ou que está construindo? Mereceria o trafego internacional esse sacrificio? Não teria melhor cabimento para desenvolver a economia interna?

A resposta a estas interrogações encontra-se na analyse anteriormente feita e cujas conclusões julgo ocioso relembrar.

Os factos referidos no presente artigo manifestam que o sonho da unificação de via seduz ainda muitos espiritos nas regiões officiaes hespanholas, se é que de compromissos internacionaes resulta para o paiz vizinho a obrigação de abrir caminho sem trasbordo á França na direcção de Algeciras.

O problema das communicações faceis com Marrocos preoccupa os nossos vizinhos. Assim, trata-se de as melhorar, prolongando até Tarifa a linha de Bobadilla a Algeciras, o que reduzirá consideravelmente a travessia maritima para Tanger.

Como é sabido, a Companhia dos *Ferrocarriles Andaluces* adquiriu ultimamente aquella linha e sollicitou ha pouco auctorização para estudar o referido prolongamento, assim como um ramal de 10 kilometros de S. Roque,

estação proximo de Algeciras, a La Linea, cidade fronteirica com 28:000 habitantes a um kilometro de Gibraltar. As communicações com esse importante porto são assim facilitadas, deixando de ser obrigatoria, como ao presente, a travessia maritima de 8 kilometros da bacia de Algeciras, e mediante 20 kilometros a construir, dá-se Tarifa por *terminus* á linha.

Na plano dos *ferrocarriles secundarios* figura uma pequena linha de Algeciras a Tarifa, mas é obvia a vantagem, mesmo á custa de maior dispendio na construcção, de prolongar a linha principal até um ponto tão bem situado para origem da travessia maritima. A lei respectiva auctoriza o emprego da via larga.

Ficará assim notavelmente melhorado aquelle extremo da rede dos *Andaluces*.

Como se vê, o problema das relações internacionaes não é descurado em Hespanha, e tem sido ultimamente objecto de interessantes estudos, que convem seguir com attenção sob o ponto de vista do trafego dos nossos portos.

J. Fernando de Souza.



A PONTUALIDADE NOS COMBOIOS

O *comité* da Direcção dos Caminhos de Ferro da Belgica occupou-se, recentemente, de investigar quaes os motivos da irregularidade havida muitas vezes na marcha dos comboios. Tomou conhecimento de um artigo publicado ha pouco na *Zeitung des Vereins* e que diz que, nos Estados-Unidos, as administrações dos caminhos de ferro foram levadas a reduzir a velocidade dos comboios e a augmentar o intervallo entre comboios successivos.

Segundo o novo horario publicado agora pelo *New-York New-Haven and Hartford Railroad*, o tempo de percurso augmentou para $\frac{2}{3}$ nos 2.000 comboios que circulam quotidianamente nas linhas d'esta companhia.

A lei nas linhas americanas é hoje: *Safety first* (primeiro a segurança), e o novo horario é designado pelo nome de *Safety first time-table*.

Em vez de cinco horas, tempo necessario aos comboios mais rapidos para effectuarem o percurso de 337 kilometros entre New-York e Boston, ha hoje 6 h. e 20 m. Entre Nova-York e Springfield, n'um trajecto de 219 kilometros, certos comboios terão o seu horario augmentado de 25 minutos.

Nas linhas onde ainda não existe o *block-system*, haverá intervallo de dez minutos de comboio a comboio.

O debate que se seguiu a esta communicação foi interessantissimo. Muitos funcionarios de categoria foram de opinião que grande parte da perturbação existente na marcha dos comboios é devida ao grande aperto dos horarios. Com a mira de ganhar tempo, de estabelecer novos trasbordos, ou novas estações ou apeadeiros, tem-se utilizado no maximo a força das locomotivas; por este facto, pelas circumstancias atmosphericas e por varios incidentes do serviço, determinam-se atrasos na marcha dos comboios, e origina-se a confusão n'uma zona mais ou menos extensa. Os horarios deveriam portanto apresentar maior elasticidade. Alargando-os, chegar-se-hia tambem a realizar uma importante economia, porquanto o augmento da velocidade, levado a grande excesso, custa muito, tanto em carvão, como em despesas de conservação e de substituição de material.

O *comité* da Direcção dos caminhos de ferro da Belgica vae presentemente investigar se a responsabilidade dos atrasos cabe sobretudo ao pessoal, ou ás administrações. Na negativa, estudar-se-hão as alterações a fazer no actual horario-tipo. Tratar-se-ha, como é obvio, de uma revisão methodica e paulatina, começando-se pelos comboios cujo horario seja susceptivel de ser alargado, sem prejuizo dos trasbordos existentes.

O contracto dos electricos

Parecer da Comissão incumbida de estudar o projeto de contracto entre a Camara Municipal de Lisboa e a Companhia Carris de Ferro de Lisboa

(Continuação)

14 — Permissão de augmento de preços e assignaturas em dadas circumstancias:

a) — O estipulado no § 5.º do artigo 23.º, para os preços das carreiras do serviço ordinario e extraordinario, (e applicavel pelo § 2.º do artigo 24.º aos carros economicos e pelo § unico do artigo 28.º aos bilhetes de assignatura) pôde decompôr-se em 2 partes: a primeira permitindo o augmento d'esses preços, a segunda estabelecendo o modo de applicação d'esse augmento.

b) — O augmento de preços far-se-hia quando a economia da Companhia exploradora da rede fôr affectada por uma forma consideravel, em 2 hypothèses: 1.ª, a do aggravamento do agio do ouro — 2.ª, a do augmento do coefficiente de exploração durante um anno.

c) — Tendo a Companhia Carris de Ferro feito um arrendamento a uma Companhia ingleza, parece ser a esta que se referem as palavras *exploradora da rede*, visto que a Companhia Carris é sempre designada nos outros artigos do contracto simplesmente por *a Companhia*. Sendo assim, a Lisbon Electric Tramways Limited que não apparece como outorgante no projectado contracto, n'ele passa a figurar, com direitos.

d) — A permissão de augmento de preços, para compensar a Companhia exploradora da rede, logo que, ao fim de um anno, seja affectada de uma forma consideravel a sua economia, é considerada pela Comissão como uma verdadeira garantia de juro.

e) — E' omisso o projecto sobre o criterio a seguir para estabelecer se foi ou não *consideravel* a forma como a economia da referida Companhia foi affectada e qual a latitude do termo *economia*.

f) — Tão pouco se pôde ir buscar um ponto de referencia, uma base, ás condições que o § analysado indica como podendo affectar essa economia.

A primeira condição é, como ficou dito na alinea b), o aggravamento do agio do ouro, mas nada fixa a que cambio se refere esse aggravamento, que pôde entender-se em relação ao cambio ao par, em relação ao cambio da data do contracto, em relação ao maior cambio attingido desde que a Companhia se instituiu, etc.

O cambio medio a que a Companhia ingleza tem feito as suas contas, tem sido desde 1905 a 1912, o seguinte:

1905.....	49,5	Libra a	4\$84(8)
1906.....	51,63	»	» 4\$64(8)
1907.....	51,384	»	» 4\$67(0)
1908.....	46,453	»	» 5\$16(6)
1909.....	46,09	»	» 5\$20(7)
1910.....	48,85	»	» 4\$91(2)
1911.....	49,11	»	» 4\$88(6)
1912.....	48,25	»	» 4\$97(4)

Como se vê, em 8 annos houve uma oscillação de cambios nas contas da Companhia ingleza, que fez variar o valor da libra do minimo de escudos 4\$64(8) ao maximo de 5\$20(7).

Em 1908 as receitas da Companhia ingleza augmentaram em Rs. 26:540\$144 em relação a 1907; porém, por causa da diferença de cambios, a referida Companhia, que faz o seu balanço em moeda ingleza, teve nas receitas assim computadas uma diminuição de libras 2.716-18-8, isto é, n'esse anno, apesar do augmento das receitas em Portugal ser importante, a *economia* d'essa Companhia foi affectada em mais de 2.700 libras. Se se desse facto semelhante na vigencia do projectado contracto, talvez se podesse considerar a *economia* da Companhia como affectada de uma forma *consideravel*.

Não parece justo a esta Comissão que, na occasião em que, pelo aggravamento do agio do ouro, as condições economicas dos municipios peiorassem, a Companhia exploradora da rede, embora tendo receitas crescentes, augmentasse o preço das carreiras, aggravando essas condições, para que o dividendo aos seus accionistas não diminuísse.

g) — A segunda condição de que fica dependente o aggravamento de preços, é o augmento do *coefficiente da exploração*, que, do mesmo modo, nos não fornece um termo de referencia seguro. O coefficiente de exploração é o producto por 100 da relação entre a despesa e a receita, mas é extremamente variavel o criterio que preside á classificação das despesas que entram na determinação d'esse coefficiente, que oscilla extremamente de Companhia para Companhia e, na mesma Companhia, de anno para anno.

Em algumas empresas de Caminhos de Ferro portuguezes tem desde 1877 até 1910, apresentado as seguintes variações:

	Minimo	Maximo	Em 1910
Caminhos de Ferro do Norte e Leste.....	28 em 1888	40 em 1909	35
Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.....	48 » 1877	72 » 1879	61
Caminhos de Ferro do Minho e Douro.....	46 » 1902	66 » 1880	56

Caminhos de Ferro do Porto

à Povoia de Varzim e Villa Nova de Famalicão.....	59	» 1890	91	» 1894	67
Ramal de Caceres.....	77	» 1881	149	» 1894	102
Caminho de Ferro da Beira Alta.....	46	» 1889	97	» 1892	59
Bougado a Guimarães e a Fafe.....	30	» 1906	68	» 1886	40
Lisboa a Cintra e a Torres Vedras.....	38	» 1887	61	» 1891	48
Torres Vedras a Figueira da Foz e Alfarellos.....	52	» 1909	103	» 1891	59
Foz do Tua a Mirandella...	38	» 1906	133	» 1888	51

O projecto não estabelece um determinado coefficiente como limite, porém, mesmo que o estabelecesse, nada impediria que fossem lançadas á conta de exploração despesas que poderiam deixar de lhe caber.

h) — Subindo o coefficiente de exploração, de dois modos se pôde procurar fazê-lo descer: augmentando as receitas ou diminuindo as despesas.

O projecto que prevê o primeiro modo, não prevê o segundo, pois não estabelece para a Camara o direito de promover que as despesas sejam reduzidas, corrigindo-se erro de uma possível má administração da Companhia. Como está estatuido, com os erros de administração não soffrerá o accionista e apenas soffrerão os habitantes de Lisboa.

i) — Tambem o projecto prescrevendo, como fica dito, o processo de salvaguardar a economia da Companhia exploradora da rede, nada estabelece, como contrapartida, para proteger os interesses do publico, fixando uma diminuição de preços de passagens quando o coefficiente de exploração baixasse.

j) — A segunda parte do paragrapho refere-se ao *modo de applicação do augmento de preços* e confirma que se trata de uma garantia de juro, visto que os augmentos hão-de *compensar a Companhia no conjuncto*. Parece que a forma de tixar a somma exacta da compensação no conjuncto, somma de que depende o tempo que dura o augmento, será referi-la ao dividendo que tem recebido os portadores de acções ordinarias nos ultimos annos, 5 1/2 a 6 %.

k) — O augmento de preços deve ser *proporcional quanto possível* aos preços estabelecidos, tendo em conta os minimos da actual moeda. Assim, quando haja augmento, na 1.ª zona o preço passará pelo menos a 3 centavos, isto é, augmentará de 50 % e nas outras zonas poderá subir 100 %, isto é, passar para 2 centavos; não sendo o augmento por zonas, mas sim proporcional ao da 1.ª zona, as carreiras de 4 centavos poderão passar para 6, as de 5 para 7 ou 8, as de 8 para 12, etc.

l) — O paragrapho em estudo tambem nada determina acerca da entidade que verificará a existencia das circumstancias apontadas.

E' a Companhia, ao que parece, a unica julgadora do facto.

m) — Resumindo:

A doutrina do § 5.º do artigo 23 e dos que a elle se reportam:

1.º — Permite com extrema facilidade aggravar os preços das passagens e das assignaturas;

2.º — Constitue uma clara garantia de juro, que exempta a Companhia a que aproveita de soffrer prejuizos no seu negocio e estabelece um precedente que não deve convir aos interesses da cidade.

15 — Isenções:

a) — A condição 30 do contracto de 1888 sujeita a Companhia ao pagamento das licenças das carruagens e mais vehiculos, e ás demais *posturas e regulamentos* municipaes, em vigor ou futuros, isentando-a porém, de pagar *outras* taxas municipaes, de imposto ou licença, além das estabelecidas á data do contracto.

b) — A condição 16.º do contracto de 1912 com a Companhia dos Ascensores fixa em 450 escudos annualmente a taxa a pagar á Camara, por todos os carros d'essa Companhia.

c) — O artigo 33.º do projecto exempta a Companhia do pagamento de quaesquer taxas ou licenças, não só das *futuras* mas tambem das *actuaes*, não lhe podendo a Camara exigir nada além do estipulado, *seja a que titulo fôr*.

Assim, a Camara deixa de receber além dos addicionaes ás contribuições do Estado, as taxas de licenças sobre os carros da Companhia e a taxa fixa da Companhia dos Ascensores, afóra quaesquer outras verbas, a que porventura a Companhia seja actualmente obrigada, e que esta Comissão por falta de tempo não poudé averiguar.

16 — Posturas:

a) — Estabelece o artigo 34.º do projecto a obrigação para a Camara de manter durante a vigencia do contracto a observância de determinadas posturas.

Dizem essas posturas respeito a:

— Maxima largura de taboleiro e de eixo dos vehiculos de carga.

— Rasto das rodas de qualquer vehiculo.

— Estorvo do andamento dos vehiculos que transitem sobre carris de ferro.

— Paragem de vehiculos na rua dos Caminhos de Ferro.

—Transito de vehiculos de carga na rua Aurea, na rua da Palma, rua do Almada, rua do Carmo, rua Garrett, rua da Junqueira, rua 24 de Julho, rua da Boa-Vista, rua de S. Paulo, rua e travessa do Corpo-Santo, e entre a praça do Commercio e o largo dos Caminhos de Ferro.

—Tamanho e numero de logares nos carros.

—Obrigatoriedade da retransa nos arreios de troncos dos trens de carreira.

—Tabelas nos carros.

—Transporte de volumes em zorras.

—Transito de vehiculos pela rua do Arsenal.

—Preço das passagens nos carros de viação.

b) — Por esta forma, a Camara impossibilita-se, durante o periodo de 73 annos, de modificar as suas posturas, afim de remover quaesquer difficuldades que impeçam a Companhia de explorar ao maximo a sua industria. Se n'esse periodo se modificar a largura das ruas que as posturas abrangem, a Camara não poderá alterar o transito dos vehiculos de carga, sem licença da Companhia.

c) — Para fazer cumprir as posturas, a Companhia fica, pelos §§ 4.º e 5.º do mesmo artigo, com uma policia privativa que ella paga e substitue quando quizer. E a Camara quem lhe fornece essa policia, abdicando assim da sua auctoridade em favor da Companhia.

d) — Pelos §§ 2.º e 3.º obriga-se a Camara a prohibir, por nova postura, que quaesquer vehiculos tenham as rodas a uma distancia de centro a centro inferior a uma determinada medida, só podendo ser renovadas as licenças dos carros que existam a favor dos actuaes empresarios, seus herdeiros directos, ou a favor, no caso de copropriedade, dos que a constituam. Entende a Commissão, que:

1.º — Esta postura não evita a usura dos carris, pois sempre poderão as rodas de um lado do vehiculo circular sobre um d'elles; de resto, esta usura, visto as rodas não serem motoras, é insignificante e não deve influir muito nos interesses da Companhia. Pelo contrario, augmentará o estrago das calçadas. A postura favorece especialmente a Companhia, evitando que os carros de tracção animal, seus concorrentes, utilizem os carris para diminuir o esforço dos animaes.

2.º — Impede os proprietarios dos actuaes vehiculos, e seus herdeiros directos, de trespassarem a sua industria nas condições em que actualmente a exercem.

e) — Convem porém attender a que, obrigando-se a Camara a manter diversas posturas, da sua applicação fica isenta a Companhia. Quaesquer posturas deixam de ter valor quando a multa não fere os que não as cumpram. Ora, a Companhia, que pela disposição do artigo 33.º, parece isenta de multas, pois que a Camara nada lhe pôde exigir *seja a que titulo for*, claramente o fica, pela *suppressão*, na tabella das penalidades, do numero 13.º da tabella a que se refere o § 2.º da condição 27.º do contracto de 1888 e que diz:

«13.º — Finalmente, por qualquer infracção do «Codigo de Posturas do Município de Lisboa» a Companhia pagará a correspondente multa estabelecida no mesmo codigo.»

17 — Penalidades:

Das penalidades a applicar á Companhia são supprimidas, além da 13.ª já apontada, as seguintes, que figuram no contracto de 1888:

«5.º — Por cada carruagem que não sair á hora exacta da tabella, salvo o caso de estar impedido o transito por medidas de ordem e policia, ou outro caso de força maior. 1\$00

«6.º — Por cada carruagem que, salvo os casos referidos no numero antecedente, não seguir exactamente o seu itinerario, ou não concluir a carreira até o ponto do seu destino. 3\$00

«7.º — Se, para entrada ou saída de passageiros, e a requisição d'estes, a carruagem não diminuir convenientemente o andamento, ou não parar de todo sempre que sejam senhoras ou creanças. 1\$00

«10.º — Por cada dia e linha em que a Companhia supprimir todas as carreiras ordinarias; não sendo por qualquer das causas a que se refere o numero antecedente, ou por outro caso de força maior devidamente comprovado. 5\$00

18 — Diversos:

Em bastantes artigos, além dos apontados, se consignam disposições que necessitariam de outra redacção, mas dispensa-se a Commissão de os indicar por entender que salientou as regalias mais importantes.

III PARTE

Concessões ou regalias que são ou parecem ser attribuidas á Camara ou aos municípios

19 — Construcção de linhas á escolha da Camara.

a) — A Companhia obriga-se pelo § 2.º do artigo 3.º a construir de futuro, linhas que a Camara indique; porém, é necessario que o movimento, nas artérias de *communição* por onde passem as

linhas, crie necessidades de viação, de tal ordem, que justificadamente devam ser attendidas em *igualdade de circumstancias* ás das ruas onde actualmente existem ou vão existir tramways.

b) — Não se especifica o modo como se deve apreciar essa igualdade de circumstancias, pois se pôde referir á rua de menor transito ou entrar em linha de conta com a rua do Ouro. Em caso de divergencia, recorre-se ao tribunal arbitral, a que já por vezes se alludiu, o que, além de outros defeitos, terá o d'esse tribunal não poder distinguir onde a lei estatuinte não distingue.

Estas difficuldades diminuem muito o valor do direito reservado á Camara.

20 — Fixação de horarios:

a) — O artigo 22.º preceitua que em *cada ponto da rede* os intervallos de passagem dos carros serão a certas horas do dia de 10 minutos e a outras de 15 minutos. Não fica pois garantido que em *cada carreira* os carros se succedam com esses intervallos.

E' certo que pelo § 1.º cada carreira do serviço ordinario deve comprehender pelo menos 4 zonas, o que deve obrigar á sobreposição de carreiras e diminuição dos intervallos, porém pela redacção do corpo do artigo, se vê que *não é o serviço ordinario obrigado áquelles intervallos*, mas apenas, que o *plano de exploração d'esse serviço se deve subordinar ao principio* de que os carros, de *qualquer tipo de serviço se succedam* por aquella forma, mostrando, evidentemente, que para tal se conta também com os carros extraordinarios e com os carros economicos, e porventura, com os carros de mercadorias e os de tracção animal, se os houver.

b) — A condição 27.ª do contracto de 1888 obriga a submeter á approvação da Camara, as tarifas e os horarios sujeitos a revisão annual. Identica obrigação resulta da condição 12.ª do contracto de 1912 com a Companhia dos Ascensores.

Nada d'isto se prescreve no projecto. Não havendo tabella de horarios approvada, que permita a fiscalização nos pontos de origem das carreiras, não ha meio algum de verificação do cumprimento do estabelecido no artigo 22.º, pois a regularidade da passagem em cada ponto da rede está sujeita a muitas eventualidades.

c) — Julga pois esta Commissão:

1.º — Que o estatuido no artigo 22.º só pôde representar alguma vantagem para os moradores dos pontos da rede em que não se sobrepõem carreiras.

2.º — Que a Camara não pôde, no emtanto, exercer fiscalização efficaz sobre o seu cumprimento.

21 — Preços de carreiras:

a) — Para estabelecer a comparação entre os preços actuaes das passagens e os constantes do projecto de contracto, de um modo claro, era necessario transformar as actuaes carreiras nas do projecto, ou as do projecto nas actuaes. O 1.º caminho era impossivel porque o projecto só estatue no § 1.º do artigo 22.º que as carreiras terão pelo menos 4 zonas, e apresenta em annexo, em obediencia ao § 2.º do artigo 1.º, uma lista de *linhas* que não são *carreiras ordinarias*, porque muitas d'ellas não tem as 4 zonas exigidas. Teve portanto a Commissão de applicar os novos preços ás actuaes carreiras.

b) — E' mister começar por observar que a divisão das zonas não é feita em cada carreira, mas por areas da cidade. De modo que, seja qual for a media da zona, como esta se refere a varias linhas, por vezes as carreiras percorrem partes minimas de zona que contudo se pagam por inteiro. Assim, a carreira de Santo André ao Torel percorre apenas 600 metros da 12.ª zona de Santo André a S. Thomé; as carreiras do Rocio-Praça do Brasil e Praça do Rio de Janeiro percorrem apenas 425 a 450 metros da 29.ª entre o Largo das Duas Igrejas e a Calçada da Gloria; etc.

c) — Da comparação dos preços resulta, que:

1.º — *melhoram* os preços dos grandes percursos nas carreiras mais extensas: Caminho de Ferro ao Campo Pequeno; Beato á Praça do Marquez de Pombal; P. do Marquez de Pombal e Rocio ao Lumiar; Caminho de Ferro ao Areeiro; Santo Amaro ao Arco do Cego, etc.

2.º — *melhoram* os preços de algumas carreiras ao domingo, egualando-se aos dos dias de semana;

3.º — *melhoram* os preços dos percursos *muito pequenos*, não excedentes a uma zona, que passam a ser de 2 centavos;

4.º — *peioram*, principalmente nos grandes percursos, todas as 6 carreiras de circulação (Estrella-Rio de Janeiro-Praça do Brasil) cada uma com dois trajectos diversos, bem como as duas da Graça, chegando a haver differença de 2 centavos para mais. Exceptuam-se, como se disse, os percursos de uma zona.

5.º — *peioram* os preços dos carros do povo no percurso Rocio-Alcantara.

6.º — *não soffrem alteração* (com raras excepções para menos e também para mais) todos os percursos intermediarios que são os mais utilizados.

d) — Nada ficou estabelecido com respeito ao elevador do Carmo e sua ligação com as carreiras, e também o projecto é omisso acerca dos bilhetes de correspondencia, cuja falta será muito sensível.

f) — Não é estabelecida nenhuma clausula que permita a diminuição de preços, que poderão, dentro de um período inferior ao do termo do contracto, representar uma verdadeira carestia, como hoje a representariam os preços pagos ha 20 ou 30 annos.

g) — Com as melhorias apontadas, concedidas ao publico, a Companhia só tem a ganhar, porque, augmentando o numero de passageiros, quer nos longos percursos quer nos muito pequenos, augmentam-lhe as receitas sem correspondente accrescimento de despesas de exploração, pois, como se verifica de tabellas publicadas, só nos carros do povo attingiu o minimo de logares vagos e o exemplo d'estes mesmos carros basta a provar a vantagem que lhe advirá da redução do preço.

h) — Convem ainda accentuar que se deveriam assegurar convenientemente os interesses dos moradores da rua de S. Domingos à Lapa, Buenos-Ayres, Campo de Ourique, etc., que podem ficar prejudicados se forem supprimidas as carreiras para a Estrella por Santos e Avenida e da circulação Estrella-Santos-Campo de Ourique-Avenida, o que pode succeder pela economia que a Companhia faz com o trajecto pelo Chiado.

22—Manutenção de carros economicos.

a) — O artigo 24.º refere-se á manutenção dos carros do povo que passam a denominar-se carros economicos.

Entende a Commissão que a Companhia não faz n'este ponto concessão nova, além da que por seu motu proprio fizera, nem mesmo concede esses carros aos domingos e dias feriados depois das 12 horas.

b) — A unica vantagem do artigo será ficar consignado o facto como um dever, mas esse dever por certo não custa a cumprir á Companhia, pois está averiguado que o rendimento d'esses carros attingiu o maximo, havendo apenas 0,2 % de logares vagos.

c) — A concessão dos carros economicos só terá valor, se se der o desaparecimento dos carros de tracção animal, mas esse valor é muito diminuido pelos intervallos de 20 minutos estabelecidos para tal serviço, o que o torna pouco aproveitavel.

23—Passes gratuitos.

A Companhia passa a entregar á Camara mais 50 passes gratuitos. E' isto uma concessão que a Companhia faz, e de que poderão aproveitar os serviços da Camara.

(Conclue no proximo numero)

Altitudes das linhas ferreas

Um amigo pede-nos que lembremos ás Direcções ferro-viarias a vantagem de collocarem junto aos relógios das estações principaes umas placas indicando a sua altitude, a exemplo do que se pratica nas estações das linhas estrangeiras; devendo ser iniciada tal informação nas estações de Marvão, Entroncamento, Coimbra-B, Pampilhosa, Gaia, Luso, Mangualde, Guarda, Villar Formoso, Campanhã e Regoa. Pela nossa parte achamos bom tal melhoramento.



Linha de Portalegre.—Realizou-se em 26 de fevereiro, o novo concurso para a construcção da linha de Portalegre, tendo ficado deserto, o que não nos surpreende.

Mediaram mais de seis mezes entre a publicação da lei e o primeiro concurso. Perdeu-se muito tempo, e entretanto pioraram sensivelmente as condições dos mercados financeiros, tornando-se inviavel uma combinação que, tres ou quatro mezes antes, poderia ter vingado.

Beira Alta.—Está muito adeantada a construcção da nova estação de Contendas, sendo o novo edificio composto de rez-do-chão e 1.º andar, e ficando desviado 100 metros a leste do actual apeadeiro do mesmo nome, junto á estrada que n'aquella altura atravessa a linha.

— O novo restaurante de Villar Formoso parece que será inaugurado no proximo dia 15 do corrente. E' seu

arrendatario o Sr. Chapado, antigo arrendatario do restaurante da Guarda.

— Estão já promptas as novas carruagens, construidas nas officinas da Figueira da Foz, mixtas de 1.ª e 2.ª classe, com todo o conforto moderno, devendo entrar em serviço provavelmente ainda este mez, nos comboios n.ºs 3 e 4.

Iniciou-se já a construcção de duas carruagens de 3.ª classe, eguaes em dimensões áquellas, e providas de corredor lateral, retrete, etc.

Attentados ferro-viarios

Desde a noite de 22 do passado deram-se nas linhas da Companhia Portugueza differentes attentados criminosos, descarrilamentos de comboios por meio de levantamento de carris, avarias de machinas por lhes serem tiradas peças, explosões de bombas de dynamite, collocação sobre os carris de peças feitas *ad hoc*, de ferro ou de madeira, para produzirem descarrilamentos, e outros actos criminosos praticados por quem, não tendo a noção da humanidade, entende que a bem dos phantasiosos interesses de determinada politica deve e póde attentar contra a vida de innocentes e contra a propriedade alheia.

Desde a ultima greve, que se annunciava, sem reservas, que outra greve rebentaria affirmando-se por factos lamentaveis.

Os factos deram-se, posto que a greve não existisse, além do abandono do trabalho por alguns operarios das officinas da companhia, esses mesmos em notavel minoria, e raros agentes do movimento, registre-se.

Mal vae á classe trabalhadora sempre que, pela força e por attentados criminosos tentar fazer valer supostos direitos, só conseguindo levantar contra si a indignação d'essa sociedade de que ellas põe em risco as vidas e os haveres e que, antes, não a hostilizava e até lhe dava a sympathia que se dispensa sempre aos que ganham o seu viver pelo trabalho honrado.

Assim o entende a quasi totalidade do pessoal ferroviario, que se manteve nos seus postos, lamentando, como nós, que a insensatez alastre, e de homens dignos de consideração se façam perversos condemnaveis.

Não nos occupamos do detalhe dos desastres que se deram e que apenas por uma extraordinaria felicidade não produziram victimas: os jornaes noticiosos diariamente registaram esse sudario.

Elles não impediram que o serviço dos comboios se fizesse com mais ou menos regularidade, sendo rapidamente reparadas as avarias da via e removidos os destroços do material inutilizado, que foi muito, sendo consideraveis os prejuizos causados á companhia, como inapreciaveis são os que soffreu o publico, o commercio, a agricultura, todo o paiz.

Justamente no dia em que um acto benemerito do venerando chefe do Estado produzia os seus sympathicos effeitos e nos dava a esperanza de que entrasse nos espiritos a paz de que tanto carecemos ha annos, vieram estas criminosas manifestações sobresaltar de novo a consciencia publica e demonstrar — aqui e lá fóra — que não póde haver ordem nem confiança n'este paiz.

Finalmente, na noite de 27 o pessoal em lucta resolveu terminar com o movimento, por não ter sido secundado pela grandissima maioria do outro pessoal, reservando-se para o renovar em occasião mais opportuna.

Que essa occasião não mais venha é o que desejamos.

A Companhia sempre estimou o seu pessoal, e d'isso lhe tem dado bastantes provas. Convença-se elle d'isso, e o tempo fará esquecer desaccordos e animosidades e todos voltarão á antiga harmonia em que sempre se viveu e prosperou. São os nossos votos.

A situação económica e financeira do Brasil

Ha approximadamente 17 mezes que os fundos de Estado brasileiro teem tido uma baixa consideravel, pois que o 4 % 1889 que se cotava na bolsa de Paris acima de 87 francos desceu abaixo de 74.

Desde os meados de setembro de 1912 até esta data o 4 % de 1889 baixou 13 pontos.

As causas d'esta depreciação são as seguintes:

1.º—A guerra dos Balkans que affectou todos os mercados financeiros da Europa e da America;

2.º—O accrescimento enorme das despesas orçamentais do Estado federal e dos Estados particulares, despesas que em parte se justificam pelos trabalhos publicos effectuados n'este periodo no territorio brasileiro;

3.º—Alguns incidentes de natureza especial, como por exemplo, o mau exito do emprestimo de 11.000.000 de £ emitido por Rothchild & C.º de Londres no anno findo;

4.º—A baixa do café, do cauchouc e tambem a transacção dos Bons do Thesouro que o Estado do Pará deixou protestar.

O relator do orçamento do Ministerio das Finanças da União, para o projecto de orçamento de 1914, definiu o balanço dos orçamentos do Estado federal brasileiro nos ultimos 5 annos, o que demonstra, na concretização de algarismos que as receitas augmentaram 171:784 contos; comtudo o augmento de despesa foi mais elevado, pois attingiu a elevada quantia de 242.789 contos.

Eleva-se pois o deficit, segundo as estatisticas nos annos indicados a 449.803 contos.

Tem o Presidente da Republica annuciado nas suas mensagens annuaes o desequilibrio orçamental, o abuso do credito, aconselhando ao mesmo tempo o congresso a organizar as finanças da União, mas prevemos que o congresso não tem olhado com sensivel criterio (isto sem censura á nação amiga) tão ponderados conselhos, tendo o governo federal continuado a dispendar arbitrariamente.

Parece-nos porém que o mal não é só devido ao governo d'aquella nacionalidade, mas sim principalmente á crise balkanica que retrahiu bruscamente todos os valores do Estado, sendo os do Brasil os mais attingidos em consequencia da campanha depreciadora que certos jornaes teem feito contra as finanças da União e do Banco do Brasil.

No respeitante a caminhos de ferro, o Brasil que nos fins de 1908 tinha 18.636 kilometros em exploração, dos quaes 8.295 pertenciam propriamente ao Estado, tinha no fim do anno passado 25.000 em exploração.

Tambem o commercio externo augmentou 762 milhões, enquanto que as importações foram cerca de 697 milhões.

Não devendo alongar-nos em considerações sobre o paiz que tanto tem auxiliado e contribuido pelo numero de braços portuguezes e brasileiros amigos engrandecimento da nossa patria, concluiremos, resumindo, que a situação do Brasil é grave, comtudo muito e mesmo muito longe de ser desesperada, bem contra a vontade de certos individuos que só procuram alarmar, fazendo affirmativas erroneas e extemporaneas.

Admittindo que o anno corrente seja tão prejudicial como o passado, não poderá certamente affectar os resultados obtidos em 6 annos de grandes prosperidades.

Falta-nos espaço para exarar aqui o relatorio annual do Ministro de Agricultura, Commercio e Industria.

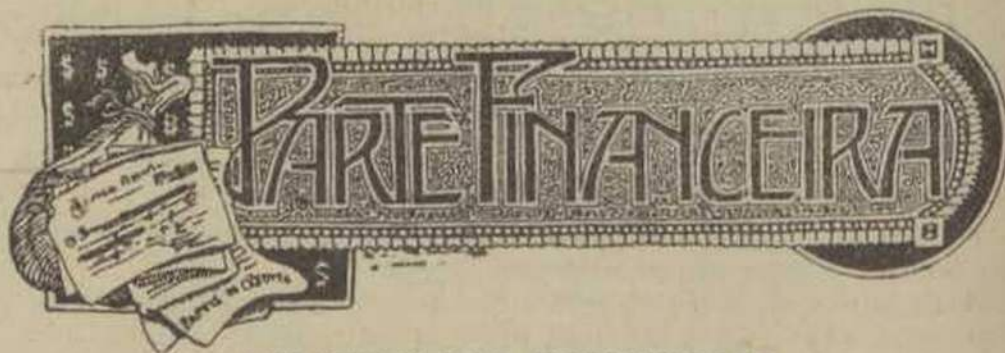
E' um relatorio bem desenvolvido e que, entre outros assumptos, expõe que, existindo 11.316 fabricantes produzindo artigos sujeitos ao imposto, este foi no valor de 446.747 contos.

A immensidade do territorio brasileiro, a riqueza do seu solo, na maioria por explorar, a extrema variedade dos seus productos naturaes e a facilidade com que o Europeu trabalhador e cultivado ali póde empregar a sua actividade, promettem aos Estados Unidos do Brasil um desenvolvimento economico mais rapido que o dos ultimos annos.

Preciso se torna, porém, que os emigrantes tenham verdadeira consciencia dos seus actos, afim de, ao abandonarem a patria, terem pelos menos a convicção de irem auferir para si, para os seus, melhorias vantajosas, isto é, superiores ás que pódem obter nos seus paizes, caso contrario, o individuo só servirá para impedir o engrandecimento do paiz para onde emigra e consequentemente o do seu.

Armando Luiz Rodrigues

Director e Delegado da Associação dos Empregados de Cambio e Bolsa junto do Instituto de Trabalhos Sociaes).



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Caminhos de ferro Portuguezes da Beira Alta Serviço de Titulos

Lista das obrigações amortizadas no exercicio de 1913, por meio de compras effectuadas nas Bolsas de Paris e Lisboa, conforme o preceituado no artigo 7.º da Convenção de 15 de Outubro de 1906 e artigos 13.º e 14.º dos Estatutos:

247 obrigações de 1.º grau, juro fixo:

N.ºs	972	2.002	2.003	2.824	2.825	3.048	3.349 a
3.362	4.036	4.401 a	4.410	4.463 a	4.478	6.648 a	6.653
8.118	8.500	9.251	9.252	10.694	11.093	11.094	11.554 a
11.558	11.896	11.922	12.455	13.245 a	13.258	13.325	13.511
15.043 a	15.048	15.741 a	15.750	16.733	16.734	17.004	18.222
18.223	18.318	18.562 a	18.571	19.691 a	19.702	20.103	20.104
20.152 a	20.158	20.166 a	20.168	20.172 a	20.175	20.177	20.180 a
20.185	20.209 a	20.211	20.220	20.839	20.840	21.194	21.195
21.870 a	21.873	21.880	21.881	21.883 a	21.892	21.903 a	21.908
22.306 a	22.310	22.763 a	22.766	22.878	23.194 a	23.198	24.569 a
24.572	25.272 a	25.274	26.748 a	26.750	28.835 a	28.843	29.315 a
29.319	30.215 a	30.217	31.058	31.119	35.044 a	35.053	35.095
35.236 a	35.240	39.850 a	39.852	44.655 a	44.657		

660 obrigações de 2.º grau, juro variavel, que publicamos n.º proximo numero.

Lisboa, 19 de Fevereiro de 1914.—O Administrador Delegado, Luiz Ferreira da Silva Vianna.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Sociedade anonyma de responsabilidade limitada. — Capital, esc.: 934:365.500. — Nos termos dos artigos 12.º e 13.º dos estatutos, verificar-se-ha no dia 12 de março proximo, ás 14 horas, no escriptorio da Companhia, Rua de S. Nicolau, 88, 1.º, o sorteio para amortização das obrigações da 1.ª serie «Mirandella-Vizeu», relativo ao 2.º semestre de 1913.

Lisboa, 27 de Fevereiro de 1914. — O Director de Serviço, Manuel Maria de Oliveira Bello.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 28 de Fevereiro de 1914.

Bolsa:—Foi esta quinzena mais uma vez abandonada pela clientela adquiridora de valores de credito, uns certamente devido a preocuparem-se com as folias do pouco civilizado carnaval, outros assustados com os casos anormaes passados na Companhia dos Caminhos de Ferro, em que elementos estranhos á laboriosa classe ferro-viaria teem tentado pôr em sobresalto o bem-estar d'estes modestos trabalhadores, ao mesmo tempo que lançam o terror nos espiritos de limitado racio'ínio, e que, á menor alteração de paz preveem phantasias terroristas.

Já aqui consignamos a nossa sympathia a um annuciado projecto do antigo ministro das finanças, pelo qual o Governo seria o arbitro de todos os conflictos entre o Capital e o Trabalho.

Muito folgaremos que tão ponderoso assumpto não fique no esquecimento, afim de não estarmos diariamente á mercê de qualquer grupo menos bem intencionado, que julgando por meios violentos obter reivindicações, só consegue adquirir antipathia do publico, sem conseguir o deferimento de uma unica das suas pretenções.

Mais uma vez registamos a boa procura das Inscriptões, contando-se coupon a 39.560 e 4 % assentamento a 50.560.

As acções bancarias estiveram estacionarias.

Phosphoros a 695. Caminhos de Ferro, abandonadas. Tabacos tem-se cotado a 67580 com dividendo Moçambique, no mercado firme entre 3595 e 4500 para o fim do corrente e para Março e 4510 em prime de 10 centavos.

Cambios: = Manteve-se o mercado cambial pouco animado, fraquejando bastante na segunda e quarta-feira, por motivo da abundancia de papel vindo do Brasil.

A especulação sem grande procura, devida aos factos que já mencionamos.

Adquiriu a Junta £ 50:000; sendo 15:000 a 5528,4; 10:000 a 5528,5; 12:500 a 5526; 5:000 a 5526,2 e 7:500 a 5526,3.

A libra ficou a 5520, 5526; o Rio-Londres sem alteração.

Curso de cambios, comparados

	EM 28 DE FEVEREIRO		EM 14 DE FEVEREIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	45 3/4	45 5/8	45 1/4	45 1/8
" 90 d/v.....	46 1/8	—	45 9/16	—
Paris cheque.....	624	626	631	634
Berlim "	256 1/2	257 1/2	259 1/2	260 1/2
Amsterdam cheque	434	436	439	441
Madrid cheque	975	985	985	995

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos

FEVEREIRO

	16	17	18	19	20	21	23	24	25	26	27	28	—	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	—	39,60	39,70	—	39,85	40	—	—	3,95	39,50	—	—	—	—
Divida interna 3% coupon.....	39,35	39,35	39,40	—	39,55	39,60	—	—	39,70	39,30	39,61	39,60	—	—
" 4% 1888, c/premios	20590	—	—	20590	20590	20590	—	—	20590	20590	21500	—	—	—
" 4% 1888/9	—	a 59500	—	c 57550	c 57580	c 58500	—	—	c 58500	—	—	—	—	—
" 4% 1890	—	—	—	—	—	a 50550	—	—	—	—	—	c 50560	—	—
" 3% 1905 c/premios	—	—	—	9510	9510	9510	—	—	9510	9510	9510	—	—	—
" 4% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80540	—	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie	66570	—	66570	66580	66580	66580	—	—	66580	66590	66590	66590	—	—
" 3% 2.ª serie	—	66500	—	—	66520	66500	—	—	—	—	66520	—	—	—
" 3% 3.ª serie	—	69510	—	—	—	—	—	—	69510	—	69510	69500	—	—
Obrigações dos Tabacos 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal	165500	—	—	—	—	—	—	—	167580	165500	—	164580	—	—
" Commercial de Lisboa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Nacional Ultramarino	102500	—	101590	—	—	—	—	—	—	100550	100550	—	—	—
" Lisboa & Açores	—	108580	—	—	—	—	—	—	108570	108570	108570	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon	67590	67580	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	59500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59500	59500	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa	—	86540	86550	86550	86550	—	—	—	—	86560	—	86560	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	65500	63570	—	—	—	—	—	63550	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	—	46510	—	—	45560	—	—	—	—	—	45550	45550	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	16580	—	16580	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	74500	—	—	—	—	74500	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" prediaes 6%	—	—	—	87500	—	—	—	—	—	—	—	87510	—	—
" 5%	75500	—	—	75580	—	—	—	—	75510	—	—	75510	—	—
" 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie	62,50	62,50	62,50	62,50	62,55	62,60	62,50	62,50	62,60	62,70	62,580	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	28	28,75	—	28	—	—	28	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante	450	450	451	450	451	449	451	453	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes	318	319	327	325	325	323	323	323	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 1.º grau	300	300	298	297	300	301	300,50	301	301	—	301	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau	218	219	219	217	219	219	217	217	218	—	216	—	—	—
" Companhia da Beira Alta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal	158,50	158	157	158	158	—	60	—	—	—	—	—	—	—
Londres: 3% portuguez	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa	—	—	81,50	81 5/8	—	81,56	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1914		1913		Diferença em 1914	1914	1913	Diferença em 1914	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral	2 Dezembro	1.073	6:401.191,500	1.073	6:299.873,500	+ 101.318,500	5.965,569	5.871,527	+ 94,542
	Vendas Novas...	" "	70	135.882,500	70	136.169,500	— 287,500	1.941,517	1.945,527	— 4,51
	Coimbra a Louzã	" "	29	31.490,500	29	31.616,500	— 426,500	1.075,551	1.090,520	— 14,56
Sul e Sueste.....	20 Fevereiro	681	245.141,580	681	244.142,531	+ 999,549	359,597	358,550	+ 1,547	
Minho e Douro	10 "	471	191.871,500	471	189.256,550	+ 2.614,550	407,536	401,581	+ 5,555	
Beira Alta	23 Dezembro	253	598.514,581	253	577.065,516	+ 21.449,565	2.365,567	2.280,588	+ 84,579	
Companhia Nacional	28 Janeiro	185	8.998,522	185	10.809,578	— 1.811,556	48,563	58,543	— 9,580	
Guimarães	30 Novembro	56	138.742,587	56	135.845,510	+ 2.897,577	2.477,555	2.425,580	+ 51,575	
Porto á Pova e Famalicão	31 Dezembro	64	174.841,507	64	168.323,544	+ 6.517,563	2.731,589	2.630,505	+ 101,584	
Hespanhoas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha.....	10 Fevereiro	3.681	15.424.529	3.681	16.313.261	— 888.732	4.190	4.431	— 241	
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	31 Janeiro	3.664	10.393.242	3.664	10.821.763	— 428.521	2.836	2.953	— 117	
Andaluzes.....	10 Fevereiro	1.083	3.187.349	1.083	2.887.810	+ 299.539	2.943	2.666	+ 277	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	" "	777	1.009.393	777	1.054.801	— 45.408	1.299	1.357	— 58	
Lorca a Baza e Aguilas.....	14 "	168	494.198	168	537.598	— 43.400	2.941	3.199	— 258	



Hespanha

A *Gaceta*, em data de 17 de janeiro, publicou a seguinte *Real orden*, determinando o estudo de uma linha ferrea que ponha em comunicação directa a capital da Hespanha e o resto da Europa, e que será construída e explorada pelo Estado.

A parte explanativa diz assim:

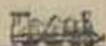
«S. M. El-Rey (q. D. g.) foi servido ordenar:

1.º Que por uma secção da actual Comissão de caminhos de ferro transpyrenaicos, e que será presidida por um engenheiro do Corpo Nacional de Caminhos, Portos e Canaes, se proceda, com a maior urgencia, ao estudo do ante-projecto de um caminho de ferro transpyrenaico, que, partindo de Madrid, termine na fronteira franceza, no ponto que se julgue mais proprio para a mais rapida comunicação directa com a França.

2.º Para a redacção do dito ante-projecto ter-se-ha em conta o emprego da tracção electrica, em dupla via da largura internacional.

3.º A redacção dos documentos de caracter economico, que hajam de fazer parte do ante-projecto, obedecerá ao presupposto da linha vir a ser explorada pelo Estado.

4.º Os Governadores civis e os engenheiros chefes dos serviços de Obras Publicas prestarão todo o auxilio á mencionada Comissão, para o mais rapido e melhor desempenho do que lhe é commettido».



Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de Novembro de 1913.

SENHORES ACCIONISTAS:

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

Balanço da Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa

EM 30 DE JUNHO DE 1913

Propriedade.....	59:028\$937	—
Moveis e utensilios.....	20:669\$786	—
Construção.....	12.459:342\$854	—
Estudos além de Ambaca....	36:842\$236	—
Administrador-delegado em Lisboa.....	4:277\$317	—
Thesouro portuguez, conta nova.....	304:540\$340	—
Direcção em Loanda.....	15:183\$053	—
Papeis de credito.....	188:019\$500	—
Trustees..... £ 47.998.10.11	215:993\$455	—
Capital.....	—	3.600:000\$000
Obrigações.....	—	8.303:850\$000
Banco de Portugal.....	—	215:371\$856
Obrigações sorteadas.....	—	6:750\$000
Lucros suspensos.....	—	1.767:454\$078
Trustees c/ de dep. £ 5.000.0.0	22:500\$000	—
Devedores e credores.....	6:945\$120	—
Banco Alliança, conta corrente caucionada.....	—	45:743\$180
Caixa.....	4:848\$000	—
Lettras a pagar.....	—	40:761\$835
Exploração.....	641:770\$351	—
Accções em caução.....	34:200\$000	—
Corpos gerentes, conta de caução.....	—	34:200\$000
Thesouro, conta de reclamações.....	373:723\$260	—
Artigos 25.º e 26.º do contracto de 25 de setembro de 1885.	—	373:723\$260
Réis.....	14.387:854\$209	14.387:854\$209

S. E. & O.

ESCLARECIMENTOS

Papeis de credito

Saldo, a saber:

1 obrigação da Companhia a ..	79\$500	
2.000 accções da Companhia das Aguas de Loanda a 45\$000...	90:000\$000	
2.000 accções da Mala Real Portuguesa (Memoria).....	20\$000	
1.600 accções da Companhia a 61\$200.....	97:920\$000	188:019\$500

Obrigações

Creadas:

9:450 de 450\$000.....	4.252:500\$000
47:250 de 90\$000.....	4.252:500\$000
	8.505:000\$000

Menos sorteadas:

222 de 450\$000..	99:900\$000	
1:125 de 90\$000..	101:250\$000	201:150\$000
		8.303:850\$000

EXPLICAÇÕES

Somma das obrigações creadas.. 8.505:000\$000

Da qual:

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

ANNEXO A

Desenvolvimento da conta de Lucros e Perdas

Debito

Pago por comissões e transferencias.....	942\$232
Idem por gastos de administração..	15:625\$000
Idem por despesas em Londres....	14:053\$700
Coupon de 1 de Julho de 1912 e de 1 de Janeiro de 1913.....	416:025\$000
Diferença em material... ..	849\$545
Importancia do augmento de tarifas transferido para credito do Estado no anno de 1911-12.....	83:968\$824
Idem por gastos geraes.....	12:719\$795
Idem por gastos geraes de exploração, a saber:	
Material diverso.....	36:838\$634
Substituição das travessas de madeira por travessas de aço.....	77:074\$570
Grandes reparações dos estragos das inundações de 1909-10	8:988\$530
Gastos de exploração	244:014\$270
	366:916\$004
Importancia transferida para a conta de Lucros suspensos.....	149:647\$696
	1.060:747\$796

Credito

Recebido de juros do deposito em poder dos Trustees... ..	397\$293
Subvenção.....	873:578\$158
Menos rendimento da linha pelas tarifas antigas de Janeiro a Dezembro de 1912	197:044\$250
	676:533\$908
Recebido de alugueis de parte do predio no Porto.....	1:100\$000
Dividendo de accções da Companhia das Aguas de Loanda.....	4:000\$000
Rendimento geral da linha	374:310\$390
Juros em diversas contas	3:436\$429
Diferenças de cambio.....	969\$776
	1.060:747\$796

(Continua)

Desastres em caminhos de ferro

As estatisticas da Direcção dos Caminhos de Ferro, da Suissa, fornecem, relativamente a desastres nos annos de

1908-09, números cujas medias são: 11,33 passageiros mortos por anno; 0,1066 de passageiro morto, por um milhão de passageiros transportados; e 0,0566 de passageiro morto, por dois milhões de passageiros em viagem de um só kilometro.

Attentando n'esta ultima percentagem, vemos que ella equivale a um unico passageiro morto por 176 milhões de passageiros e por kilometro.

Póde interpretar-se o caso de duas maneiras: em primeiro lugar, quer dizer que seria mister transportar 176 milhões de passageiros, a um kilometro de distancia, ou seja quarenta e cinco vezes a população da Suissa, para ter um morto por desastre. Em segundo lugar, ainda temos o caso mais frisante: para que um unico passageiro fosse morto, seria necessario que elle tivesse feito o percurso de 176 milhões de kilometros. Suppondo que elle houvesse viajado, sem paragem, á velocidade de 50 kilometros á hora, teria que viajar durante 3.532.000 horas, ou 147.166 dias, ou 403 annos. Deveria ter subido para o comboio em 1510, isto é, pela epocha da Reforma. Admittindo que tivesse viajado sómente á razão de 200 kilometros por dia, e só durante 300 dias por anno, deveria ter começado a viagem, para vir a morrer nos fins de 1913, no anno de 2.940 antes de Jesus-Christo, isto é, no tempo de Salomão!



ARREMAITAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

No dia 27 do corrente mez, pelas 12 horas, na Secretaria de Via e Obras, no Barreiro, perante o engenheiro chefe do serviço de Via e Obras, terá lugar a arrematação para a substituição dos taboleiros metallicos das pontes do Lourical de Baixo e Lourical do Pinheiro, respectivamente aos kilometros 180,950 e 186,500 da linha do Sul.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 227,550 (duzentos e vinte e sete escudos e cincoenta centavos).

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal, quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 10 ás 16 horas, na Secretaria do serviço de Via e Obras, no Barreiro.

No dia 27 do corrente mez, pelas 12 horas na Secretaria de Via e Obras no Barreiro perante o engenheiro chefe do serviço de Via e Obras, terá lugar a arrematação para a substituição dos taboleiros metallicos das pontes de Outeiro, Cardal, Valle de Travessas 1.º, Valle de Travessas 2.º, Valle de Topos, Bragança e cinco pontões.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 72,550 (setenta e dois escudos e cincoenta centavos).

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisorio e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim, desistem de tomar parte na licitação verbal, quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 10 ás 16 horas, na Secretaria do serviço de Via e Obras, no Barreiro.

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

No dia 8 do corrente mez, ás 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, serão recebidas propostas parciaes para a compra em separado de cada um dos seguintes lotes de sucata:

1.º lote.. — Corpos cylindricos e ebulidores de caldeiras	T	15,670	T
2.º lote.. { — Carris de ferro.....	172,480	399,500	
3.º lote.. { — Carris de aço.....	227,020		
3.º lote.. — Tubos de aço.....	4,776		

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da Direcção, os seguintes depositos provisorios:

Para concorrer ao 1.º lote.....	1500
" " " 2.º "	150500
" " " 3.º "	1550

Quando os concorrentes residam em Lisboa, poderão effectuar os correspondentes depositos no cofre da Direcção do Sul e Sueste. Estes depositos poderão ser effectuados sómente até á vesp. ra do dia designado para o concurso.

Os concorrentes aos quaes forem adjudicados os respectivos lotes de sucata, reforçarão o deposito provisorio até perfazer a percentagem de cinco por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no Serviço dos Armazens Geraes, em Campanhã, e nas Secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, e a sucata no recinto dos Armazens Geraes do Minho e Douro, em Campanhã, em todos os dias uteis, das 11 ás 15 horas.

Caminhos de Ferro Portuguezes

Leilão de remessas retardadas e volumes abandonados

No dia 4 do corrente mez e dias seguintes, ás 11 horas, por intermedio do Agente de Leilões Sr. Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 113 da tarifa geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 4 de Janeiro de 1914, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias uteis, até 3 de dito mez de Março inclusivè, das 10 ás 16 horas.

N.º 17.768, de Ovar a Aveiro, 1 caixa de chá, 1 casco de vinho e 1 barril de vinho, com 85 kilos, a Luiz dos Santos Malachias; 70.316, de Coimbra a Porto-Campanhã, 1 caixa com tinta secca, com 127 kilos, a Fernandes & Coutinho; 79.938, de Lisboa P. a Torres-Novas, 7 barras e 2 chapas de ferro, com 143 kilos, a José Lopes Reis; 62.228, de Porto-Campanhã a Estarreja, 10 ceiras com pregos, com 250 kilos, a M. Bastos; 98, de Murcia a Portalegre, 1 sacco com pimentão, com 100 kilos, a Fernandes Botelho; 89.976, de Lisboa P. a Santarem, 5 fardos de papel de impressão, com 520 kilos, a José Avelino de Sousa; 1.062, de Lapella a Lisboa P., 4 caixas com aguas, com 240 kilos, a Agostinho Ribeiro; 34.448, de Malveira a Alcantara-Mar, 20 taboas, com 1.660 kilos, a José Joaquim Lanchina; 2.502, de Valle de Figueira a Vendas Novas, 2 machinas agricolas, com 6.130 kilos, a José da Costa Monteiro; 2.503, de Valle de Figueira a Vendas Novas, 43 saccos de carvão e 22 rolos de arame, com 2.880 kilos, a José da Costa Monteiro; 58.608, de Braço de Prata a Santarem, 50 saccos de adubos, com 2.500 kilos, a João Trigo; 88.728, de Gaia a Lisboa P., 134 saccos de miolo de amendoa, com 10.050 kilos, a Sequeira & Comp.º

Alexandre Fontes **GRALHOS DE PENNADOS**

Crítica á reforma orthographica de 1 de setembro de 1911

Preço 60 reis

ORTHOEPIA E ORTHOGRAPHIA

Preço 200 reis

Pedidos ao auctor, R. Nova da Trindade, 48, 1.º — LISBOA

ANIMATOGRAPHOS

Olympia. — O mais distincto cinema da capital. Sessões todas as noites. — *Soirées* da moda ás segundas-feiras. — *Matinées* cinematographicas desde as 15 horas (3 da tarde), todas as segundas, quintas e sabbados, — com os mais escolhidos programmas de *films*, sendo executados durante a sua exhibição os melhores trechos musicaes pelo sexteto d'este Salão.

Todas as creanças acompanhadas de suas familias tem entrada gratuita.

Trindade. — Cinematographo: — O mais vasto salão de Lisboa. — Quartas e sabbados, *Soirées da Moda*, com fitas escolhidas e das melhores marcas.

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE MARÇO DE 1914

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
7 16	8 45	5 30	6 37
8 37	9 46	7 5	8 6
10 5	11 11	7 55	8 58
12 25	1 1	8 28	9 9
12 58	2 5	9 23	10 26
3	4 9	11 21	12 18
3 58	5 58	1 18	2 22
5 33	6 46	3 25	4 28
6 35	7 14	4 14	4 53
7 16	8 22	5 25	6 20
9 8	10 19	6 27	7 7
10 24	11 33	7 28	8 29
11 53	12 55	9 12	10 10
1	2 10	11 13	12 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
11 5	11 38	12 53	1 23
1 58	2 30	2 53	3 21
3 43	4 15	4 55	5 27
4 15	4 42	—	—
7 55	8 34	—	—

Mais os de Cintra, excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 24	6 30
d 7 15	8 6	6 25	7 31
d 7 45	8 36	7 20	8 7
d 8 20	9 11	7 50	8 57
d 9 10	10 1	8 20	9 9
a 9 45	10 21	8 50	9 37
a 9 50	10 58	a 9 25	10 1
a 11 15	11 51	d 9 35	10 22
h 11 20	12 28	d 10 13	11
h 12 5	1 8	a 10 30	11 6
d 1 10	2 1	h 11 20	12 26
h 1 30	2 33	a 12	12 36
a 2 15	2 51	12 50	1 55
a 2 20	3 28	d 2 15	3 2
3 25	4 16	h 3 14	4 15
h 3 50	4 58	3 50	4 56
d 4 15	5 6	a 4 25	5 1
a 5 10	5 46	d 5 20	6 7
d 5 15	6 6	a 6	6 36
d 5 45	6 36	d 6 20	7 7
a 6 15	7 6	6 55	8 1
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6
d 7 15	8 6	d 7 50	8 37
7 25	8 33	8 20	9 26
a 8 15	8 51	a 9	9 36
a 8 30	9 38	9 55	11 1
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6
d 10 5	10 58	h 10 43	11 45
h 10 35	11 38	h 11 26	12 31
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41
11 25	12 33	h 12 55	1 55
d 12 50	1 40	—	—
d 12 55	2 2	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
6 50	7 21	7 55	8 30
7 50	8 26	8 55	9 30
8 43	9 16	9 25	9 55
9 19	9 49	10 15	10 50
10 23	10 58	11 5	11 35
12 40	1 16	2 50	3 25
h 3 5	3 33	g 3 45	4 15
g 4 30	5 6	5 20	5 55
5 20	5 51	g 6	6 30
g 5 50	6 21	6 30	7
g 6 19	6 49	7 5	7 35
g 6 48	7 21	8	8 30
h 7 20	7 50	h 9 45	10 15
7 49	8 19	g 11 15	11 35
h 8 57	9 21	—	—
10 8	10 44	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
6 46	8	5 42	7 5
10 13	11 31	6 55	8 23
1 44	3 6	8 25	9 45
a 5 8	6 7	11 47	1 11
5 42	7 4	3 19	4 45
10 36	11 56	9	10 24
1 18	2 36	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
6 46	7 27	6 20	7 5
8 50	9 33	7 37	8 23
10 13	10 58	9 1	9 45
11 45	12 28	10 43	11 27
12 45	1 29	12 28	1 11
1 44	2 32	1 25	2 11
2 52	3 36	2 45	3 29
4 5	4 48	4 2	4 45
a 5 8	5 40	5 8	5 54
5 42	6 30	6 42	7 29
7 8	7 45	7 57	8 37
7 47	8 28	8 50	9 34
9	9 40	9 41	10 24
10 36	11 22	10 42	11 26
11 35	12 16	a 11 56	12 25
1 18	2 3	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	E. Prata	Lisboa-P.	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 50
g 5 10	5 21	g 9 25	9 33
—	—	g 5 40	5 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	V. Franca	Lisboa-P.	
6 55	8 7	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
a 8 30	2 17	7 4	6 8
9 25	9 3	a 8 35	2 31
11 36	11 41	a 3 48	1 13
a 6 55	12 32	a 5 54	11 53
c 6 56	1 15	7 57	6 25
9 35	7 56	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa R	Pampilhosa	Lisboa R.	
a 11 30	2 45	a 7 8	de Paris
(a Paris)	8 54	12 16	10 52

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entrone	Lisboa-R.	
7 25	11 28	7 20	11 5
8 5	11 38	4 55	8 17
—	—	11 40	5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.	
5 8	7 20	10 5	12 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone.	Pampilhosa	Alfarellos	
3 22	3 50	9 32	12 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	12 58	11 29	5 12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Coimbra	Figueira	
2	3 50	7 22	9 4
n 6 30	8 15	11 8	12 47
7 20	9 12	3	5 12
a 10 20	12 9	4 50	6 44
11 25	1 3	7 30	9 41
2 5	4 45	11 39	1 34
5 40	8 17	—	—
a 8 33	10 25	—	—
10 50	12 20	—	—

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
12 20	1 43	2 50	4 7
4 48	6 3	6 18	7 27

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Alfarellos	Figueira	
2	2 37	3 10	4 1
10 20	10 55	12 9	12 47
7 40	8 14	8 36	9 41
8 33	9 40	10 10	10 50
—	—	12 55	1 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Mais os para e de Coimbra			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
8 10	3 5	3 5	12
4 15	12 44	5 40	12 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
7 55	1	1 25	6 9

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	T. Vedras	Lisboa	
5 54	8 44	6 55	10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
7 4	9 10	6 5	8 35
10 17	12 47	11 8	12 58
11 29	1 21	11 27	1 58
2 24	4 51	7 10	9 36
6 55	9 25	9 39	11 46

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	
5 50	7 18	5 20	7 2
4 14	5 44	8	9 38
12 17	1 53	6 14	7 46

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Mais os de Aveiro e Norte			

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	
8 58	9 50	9 43	10 40
12 41	1 23	10 40	11 41
h 1 58	2 53	4 2	5 9
g 5 21	6 53	9 30	10 50
9 50	10 43	—	—

Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
11 30	7 10	7 50	de Mad
a Mad.	9 5	8 30	6 17
a 5 2	10 10	a 11 59	de Mad.
a Mad.	8 17	a 9 48	1 2 45
8 5	8	5 30	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
11 36	10 14	6 45	2 31
a 5 2	1 12 10	6 45	6 17
8 5	7 40	6 24	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone.	T. das Var.	Entrone.	
6 44	11 35	7 9	12 43

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
11 36	11 50	4 55	2 31
8 5	10 2	5 43	6 17
9 35	—	3 45	11 53

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 40	9 30	6 20	8 36
9 16	11 4	12 7	2 40
6 45	10 21	7 32	9 42

BEIRA ALTA

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	
10 40	4 58	2 15	9 25
a 2 52	7 55	10 6	5
11 15	6 38	a 2 26	6 58

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

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	St. Comba	Pampilh.	
12 40	2 10	6 20	7 35

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
1 13 30	1 35	8	8 35
n 1	1 40	—	11

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

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

4.^a ampliação á tarifa especial interna n.º 3

DE

PEQUENA VELOCIDADE

Aprovada por despacho ministerial de 5 de Fevereiro de 1914

EM VIGOR DESDE 25 DE FEVEREIRO DE 1914

A 1.^a das condições particulares desta tarifa é modificada como se segue:

1.^a Peças de mais de 6^m,5 de comprimento até o máximo de 19^m,5

As remessas constituídas no todo, ou em parte, por peças de madeira de comprimento superior a 6^m,5 serão taxadas pelos preços que pela presente tarifa lhes corresponda, com sujeição, porém, aos seguintes mínimos de peso ou pagando como tal:

8 toneladas para os objectos de mais de 6 ^m ,5 até 13 metros
12 " " " " " " " 13 ^m ,0 " 19,5 "

Lisboa, 22 de Novembro de 1913.

B n.º 261

Exp. n.º 1:403

O Engenheiro Director

Arthur Mendes.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

10.^a ampliação á tarifa especial interna n.º 8

DE

PEQUENA VELOCIDADE

Aprovada por despacho ministerial de 5 de Fevereiro de 1914

EM VIGOR DESDE 25 DE FEVEREIRO DE 1914

A's condições particulares desta tarifa é adicionada a seguinte:

10.^a Peças de mais de 6^m,5 de comprimento até o maximo de 19^m,5

Os carris (rails) tubos e outras peças de metal de comprimento superior a 6^m,5, serão taxados pelos preços que pela presente tarifa lhes correspondam, com sujeição, porém, aos seguintes minimos de peso ou pagando como tal:

8 toneladas para os objectos de mais de 6 ^m ,5 até 13 metros
12 " " " " " " " 13 ^m ,0 " 19,5 "

§ unico.—Quando fizerem parte da mesma remessa peças de metal de 6^m,5 de comprimento ou menos, serão estas transportadas gratuitamente até preenchimento dos minimos acima estabelecidos, sempre que tais volumes estejam tambem compreendidos na classificação da presente tarifa.

Lisboa, 22 de Novembro de 1913.

B. n.º 262

Exp. n.º 1:408

O Engenheiro Director

Arthur Mendes.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

Ampliação provisória à tarifa especial n.º 17—Pequena velocidade

Aprovada por despacho ministerial de 13 de Fevereiro de 1914

EM VIGOR DESDE 1 DE MARÇO ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1914

A classificação desta tarifa é ampliada às seguintes mercadorias:

Mercadorias	Grupos para vagões completos	Séries	Carga minima dos vagões completos — Toneladas
Aparas de cortiça acondicionadas	12	4. ^a	4
Aparas de cortiça a granel	12	2. ^a	4
Cortiça em bruto	13	1. ^a	4
Cortiça em pranchas	13	1. ^a	5
Cortiça em quadros	14	1. ^a	5
Cortiça em rolhas	14	1. ^a	4
Cortiça virgem acondicionada	12	4. ^a	4
Cortiça virgem a granel	12	2. ^a	4
Desperdícios de cortiça acondicionados	12	4. ^a	4
Desperdícios de cortiça a granel	12	2. ^a	4
Quadros (troços) de cortiça	14	1. ^a	5
Raspas de cortiça acondicionadas	12	4. ^a	4
Raspas de cortiça a granel	12	2. ^a	4
Rolhas de cortiça	14	1. ^a	4

Lisboa, 3 de Fevereiro de 1914.

B n.º 266

Exp. n.º 160-A

O Engenheiro Director

Arthur Mendes.